

CAI
AK
- 82F68

From War to Winterlude De la défense à la détente

Les **150** Years on
the Rideau
Canal
ans du canal
Rideau



CAI
AK
-82F68

From War to Winterlude

De la défense à la détente

Cover illustration: Rideau Canal, Bytown, 1839. Colonel Henry Francis Ainslie.

Cover design: Carola Tietz

Illustration sur la couverture : Le canal Rideau, Bytown, 1839.
Colonel Henry Francis Ainslie.

Conception graphique de la couverture : Carola Tietz

**From War to Winterlude —
150 Years on the Rideau Canal**

**De la défense à la détente —
Les 150 ans du canal Rideau**

by Mary E. Peck

par Mary E. Peck



Public Archives
Canada

Archives publiques
Canada

©Minister of Supply and Services Canada 1982

Available in Canada through

Authorized Bookstore Agents
and other bookstores

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

Catalogue No. SA2-132/1982 Canada: \$6.95
ISBN 0-660-51015-4 Other countries: \$8.35

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1982

En vente au Canada par l'entremise de nos

agents libraires agréés
et autres librairies

ou par la poste au :

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnement et Services Canada
Ottawa, Canada, K1A 0S9

N° de catalogue SA2-132/1982 Canada : \$6,95
ISBN 0-660-51015-4 à l'étranger : \$8,35



Canadian Cataloguing in Publication Data

Peck, Mary

From war to winterlude : 150 years on the Rideau Canal
De la défense à la détente : les 150 ans du canal Rideau

Text in English and French in parallel columns.

Bibliography : p.

DSS cat. no. SA2-132/1982

ISBN 0-660-51015-4 : \$6.95

1. Rideau Canal (Ont.)—History—Exhibitions.
2. Rideau Canal (Ont.)—History—Archival resources.
- I. Public Archives Canada. II. Title. III. Title:
De la défense à la détente.

HE401.R5P4 386'.5 C82-097007-7E

Données de catalogage avant publication (Canada)

Peck, Mary

From war to winterlude : 150 years on the Rideau Canal
De la défense à la détente : les 150 ans du canal Rideau

Texte en anglais et en français sur 2 col.

Bibliographie : p.

Cat. MAS n° SA2-132/1982

ISBN 0-660-51015-4 : \$6,95

1. Canal Rideau (Ont.)—Histoire—Expositions.
2. Canal Rideau (Ont.)—Histoire—Ressources archivistiques.
- I. Archives publiques Canada. II. Titre. III. Titre : De la
défense à la détente.

HE401.R5P4 386'.5 C82-097007-7F

Table of Contents

Table des matières

Foreword	vii	Préface
Abbreviations	x	Abréviations
I. The Military Era — Construction of the Canal	1	I. La période militaire — construction du canal
II. Commerce and Industry on the Canal	63	II. Le canal à l'ère du commerce et de l'industrie
III. The Age of Recreation on the Canal	115	III. Le canal à l'ère des loisirs
Notes	147	Références
Bibliography	149	Bibliographie
Sources of Items in the Exhibition	153	Sources des œuvres exposées



Digitized by the Internet Archive
in 2022 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761115507139>

Foreword

Many projects and events during 1982 will commemorate the opening of the Rideau Canal one hundred and fifty years ago.

The Public Archives is happy to share in this commemoration by displaying relevant items from its large holdings of material concerning the canal. The majority of the items shown in this exhibition were selected from the Manuscript, Picture and Federal Archives Divisions, the Archives Library, the National Map Collection and the National Photography Collection. In most cases the original items, some of which are over 160 years old, are on display.

One of the main objectives of archival exhibitions is to provide the public with an opportunity to see original documents of historic value. This is perhaps the most interesting aspect of this exhibition. Today, typewritten documents and photographic reproductions are the common instruments of business communication. In 1825, when construction began on the Rideau Canal, the military engineers planned and recorded their work by means of hand-written letters, drawings, charts, diagrams, maps and watercolours. Since photography was not yet available as a means of recording,

Préface

L'inauguration du canal Rideau il y a cent cinquante ans sera commémorée au cours de 1982 par toute une série d'activités et de manifestations.

Les Archives publiques du Canada sont heureuses de contribuer à cet événement en présentant au public une sélection de pièces et de documents qui concernent le canal Rideau. La majorité d'entre eux proviennent des divisions des manuscrits, de l'iconographie et des archives fédérales, ainsi que de la Bibliothèque des Archives publiques, de la Collection nationale de cartes et plans et de la Collection nationale de photographies. Les articles présentés dans le cadre de cette exposition sont la plupart du temps des originaux, et certains ont plus de cent soixante ans.

Donner au public la possibilité de voir des documents originaux qui ont une portée historique est l'un des principaux objectifs de nos expositions. En effet, la plupart des gens ne voient aujourd'hui que des documents dactylographiés ou des reproductions photographiques utilisés comme instruments de communication dans le monde des affaires. En 1825, lorsque les travaux du canal Rideau ont commencé, les ingénieurs militaires ont planifié et concrétisé leurs recherches sous forme de lettres manuscrites, de dessins, de

it was essential that junior and non-commissioned officers be capable of creating information charts and drawings to aid in the construction of their projects and to serve as records. This situation is well illustrated in the exhibition, which shows some of the detailed records produced during the construction of the Rideau Canal, a major undertaking in an age of limited technology. The fact that these records are still in existence in 1982 is a tribute both to those who produced them and to the archival programs that have been responsible for their preservation.

From War to Winterlude tells the story of three stages in the life of the canal from its construction for defensive purposes, through a period of commercial and industrial traffic, to the heyday of luxurious excursion steamers and the recent cultivation of recreational activities for every season. The exhibit includes a presentation consisting of forty slides of early maps and water-colours, which enables the viewer to travel the length of the canal as it appeared soon after construction.

A special selection of many items in the exhibition has been reproduced and will be displayed in various communities along the route of the canal.

Many people contributed to the production of this exhibition. Michael Swift, Director General of the Archives Branch, gave constant support to the project and showed interest in every phase of the work. Dr. Robert Legget, an early advocate of the project, located material for the exhibition from the Scottish Record Office. Material was also provided by the Public Record Office in London, England, the Department of National Defence Library and the National Capital Commission. Members of the staff of Parks Canada were consulted, especially Edward Bush, whose publications on the Rideau Canal were invaluable. Lise Perron-Croteau and other members of the Archives Library staff were very helpful throughout the project. Brian Carey, National Photography Collection; Thomas Nagy, National Map Collection; Diane Tardif-Côté, Picture Division; David Walden, Manuscript Division; and Glenn Wright, Federal Archives Division, assembled the material for the exhibition and

graphiques, de diagrammes, de cartes et même d'aquarelles. La photographie n'existait pas encore à cette époque comme instrument de reproduction et il était donc essentiel que les agents subalternes ou les sous-officiers puissent produire des graphiques ou des dessins pour appuyer leurs projets ou pour servir de documents d'archives. Ceci apparaîtra clairement dans le cadre de cette exposition où l'on pourra examiner certaines des pièces les plus détaillées exécutées au cours de la construction d'un projet de cette envergure, construction qui s'est faite à une époque de technologie limitée. Le fait que ces documents puissent encore être admirés en 1982 témoigne non seulement de l'excellence des travaux de leurs auteurs mais aussi de l'application des services d'archives qui sont responsables de leur préservation.

De la défense à la détente raconte les trois étapes de la vie du canal, depuis sa construction dans un but défensif jusqu'à son apogée, à l'époque des luxueuses croisières de bateaux à vapeur et de la pratique récente d'activités récréatives en toutes saisons, en passant par une ère de navigation commerciale et industrielle. L'exposition compte aussi 40 diapositives de cartes anciennes et d'aquarelles qui permettent au spectateur de voyager le long du canal, tel qu'il était peu après sa construction.

Certains éléments de l'exposition ont fait l'objet de reproductions et seront exposés dans diverses localités situées le long de la route du canal.

Nous nous devons de souligner que de nombreuses personnes ont participé à la réalisation de cette exposition. M. Michael Swift, directeur général de la Direction des archives, nous a donné son accord préalable et nous a encouragés dans cette voie. M. Robert Legget, défenseur du projet depuis le tout début, a mené des recherches pour trouver, au *Scottish Record Office*, certains documents reproduits dans le cadre de l'exposition. Des pièces nous ont aussi été fournies par le *Public Record Office*, à Londres, en Angleterre, la bibliothèque du ministère de la Défense nationale et la Commission de la Capitale nationale. Nous avons consulté des membres du personnel de Parcs Canada, notamment M. Edward Bush, dont les publications sur le canal Rideau sont inestimables. Lise Perron-Croteau et d'autres membres du personnel de la Bibliothèque des Archives publiques nous ont apporté une aide très précieuse tout au long de la réalisation de ce

provided valuable advice. Jolan Kiss of the Archives Exhibition Services designed the exhibit. Mary Peck, historian and writer, coordinated the planning, selected the items, wrote the text for the exhibition and the catalogue, and prepared the slide show and the travelling exhibition.

Further, this exhibition could not have been produced without the Archives' Picture Conservation and Reprography units and Communication Services. I would like to acknowledge the cooperation, industry and interest of all of those people who contributed to the production of this exhibition.

I hope that the exhibition will be seen and enjoyed by many citizens of Ottawa and of other communities where it will be displayed, as well as by all visitors to the city where Lieutenant Colonel John By began work on his remarkable achievement more than 155 years ago.

Dr. W.I. Smith
Dominion Archivist

projet. Brian Carey (Collection nationale de photographies), Thomas Nagy (Collection nationale de cartes et plans), Diane Tardif-Côté (Iconographie), David Walden (Manuscrits) et Glenn Wright (Archives fédérales) ont réuni les pièces et documents pour l'exposition et ont donné des conseils fort utiles. C'est Mary Peck, historien et écrivain, qui a coordonné la planification des travaux, qui a choisi les différentes pièces qui devaient être présentées et qui a rédigé le texte de l'exposition et du catalogue; elle a également préparé le diaporama et l'exposition itinérante. La conception générale de l'exposition revient à Jolan Kiss (Service des expositions).

Ajoutons que cette exposition n'aurait jamais vu le jour sans l'aide des membres du personnel du Service de la conservation des documents, ainsi que des services de la reprographie et des communications. Nous tenons à remercier ici publiquement toutes ces personnes qui nous ont apporté leur collaboration et qui n'ont pas ménagé leurs efforts pour que cette exposition devienne une réalité.

Nous espérons que cette exposition plaira aux citoyens d'Ottawa et à ceux des villes où elle sera montrée, ainsi qu'aux touristes venus dans la ville où, il y a plus de cent cinquante-cinq ans, By jeta les bases de ce monument remarquable qu'est le canal Rideau.

L'Archiviste fédéral,
Wilfred I. Smith

Abbreviations

b.	bottom
c.	centre
c.l.	centre left
c.r.	centre right
l.c.	lower centre
l.l.	lower left
l.r.	lower right
t.	top
u.c.	upper centre
u.l.	upper left
u.r.	upper right

Abréviations

b.	en bas
b.c.	en bas au centre
b.d.	en bas à droite
b.g.	en bas à gauche
c.	au centre
c.d.	au centre à droite
c.g.	au centre à gauche
h.	en haut
h.c.	en haut au centre
h.d.	en haut à droite
h.g.	en haut à gauche

**I. The Military Era —
Construction of the Canal**

**I. La période militaire —
Construction du canal**

Few are aware of the severe nature of the service during the progress of the Rideau Canal. First, there were the exploring parties through the dark, swampy, and entangled forest, overgrown with underwood, through which it was necessary at one moment to cut a way, and the next to wade in deep water, the only direction being the compass; then, in the winter, surveying on the ice the lakes and streams through which the canal was to pass, hardly able to move the screws of the instruments for cold, impeded with the snow and heavy clothing; at night the bivouac in the shanty, or shed, covered with boughs of trees — the bed, the tops of the hemlock pine — before a cedar fire; then, in spring, the passing of rapids in canoes, and sometimes upset in them; carrying them round others which it was impossible “to shoot;” scorched with the sun, bitten with insects, drinking poisonous creek-water, agues wasting the frame — but, worse than all, the officers on the line of the canal lived at intervals of 10 miles, so that they had no companion but their stove-pipe; and this from 1826 to 1832. Think of that, my friends, who complain of dull stations — think of the wilderness of Rideau!

Sir James Alexander¹

Peu de personnes savent quelle somme de difficultés ont dû affronter ceux qui ont travaillé à la construction du canal Rideau. Il a tout d'abord fallu explorer les diverses parties du tracé à travers des forêts obscures, enchevêtrées, marécageuses et couvertes de broussailles, des forêts à travers lesquelles il était parfois nécessaire de se frayer un chemin pour tomber ensuite dans de profondes fondrières pleines d'eau, la boussole restant le seul guide possible. Ensuite, au cours de l'hiver, alors que la froidure empêchait l'ajustement des instruments et que la neige et les lourds vêtements s'ajoutaient à l'accablement, il fallait effectuer des relevés topographiques sur la glace des lacs et des cours d'eau que devait traverser le canal. Le soir, ces hommes bivouaquaient dans des huttes ou des baraques protégées à l'aide de branches d'arbres — le lit, couvert d'extrémités de rameaux de pruche — tentant de se réchauffer devant un feu de bois de cèdre. Puis, au printemps, ils devaient franchir les rapides dans leurs canoës, au risque de chavirer, et faire du portage dans des endroits presque impraticables, la peau brûlée par le soleil et couturée par les piqûres d'insectes, buvant l'eau de ruisseaux empoisonnés, victimes de brusques accès de fièvre... Mais, pour comble, les personnes de service devaient vivre seules le long du canal, à des intervalles de dix milles, sans autre compagnie que leur tuyau de poêle. Tout ceci a duré de 1826 à 1832... Pensez-y, mes amis, vous qui vous plaignez de vos affectations sans éclat, pensez à la solitude sauvage de la Rideau!

Sir James Alexander¹

The story of the Rideau Canal is one of many contradictions. The name itself is a paradox, for it is not a canal but 16.5 miles of artificial waterway and 446.25 feet of locks linked by lakes and streams for a total distance of 126 miles.² Today this waterway, built to transport British troops and supplies in case of an American invasion, is regularly invaded by American tourists. And whereas in 1832 the cost of building the canal was thought to be astronomical, we now realize that good value was received for the money spent. Furthermore, all those who have travelled on the Rideau Canal during the past 150 years would agree that the construction of this navigable waterway through a forested, malarial wilderness, by means of 47 locks, 18 dams and 17 waste weirs, is an outstanding engineering achievement.

In the 1790s, the British were in a canal-building frenzy. Benjamin Franklin, on a visit to Britain, wrote that the British seldom used a river where it could be avoided: rivers were ungovernable things, while canals were quiet and always manageable. As early as 1783, when Lieutenant French made the first survey of the Rideau area, there were already several minor canals on the St. Lawrence River, and many on the Potomac, Delaware and other rivers in the United States.

It was the war of 1812 that precipitated canal construction on the Rideau system of lakes and streams. Historians feel that if the Americans had used their strategic position beside the St. Lawrence River in order to cut off the British supply route to Upper Canada during that conflict, they could have defeated the British forces. The danger of a recurrence of this situation was so obvious that in 1816 Lieutenant Joshua Jebb was sent to do a feasibility study on a Rideau waterway that would provide an alternative to the St. Lawrence River supply route.

L'histoire du canal Rideau est jalonnée de contradictions. Tout d'abord son nom constitue en lui-même un paradoxe : en effet, il ne s'agit pas en réalité d'un canal, mais d'une voie d'eau artificielle de 16,5 milles de long, qui comprend 446,25 pieds d'écluses reliant lacs et rivières sur une distance totale de 126 milles². Elle a été construite pour permettre le transport des troupes britanniques et de leurs approvisionnements en cas d'invasion américaine ; mais, aujourd'hui, cette même voie d'eau est périodiquement envahie par les touristes américains... Ajoutons que les coûts de construction du canal semblèrent astronomiques en 1832 alors que nous nous rendons compte actuellement qu'il a été très rentable par rapport aux sommes qui lui ont été consacrées. Il reste cependant que ceux qui ont voyagé sur le canal Rideau au cours des cent cinquante dernières années seraient tous unanimes sur le fait que la construction de cette voie d'eau navigable dans l'immensité de la forêt, à travers des terres infestées de malaria, constitue une prouesse technique remarquable avec ses 47 écluses, ses 18 barrages et ses 17 déversoirs.

Il faut dire que les années 1790 sont marquées, pour les Britanniques, par une véritable frénésie de construction de canaux. Par exemple, Benjamin Franklin, lors d'une visite en Angleterre, note déjà que les Britanniques n'utilisent que rarement des rivières lorsqu'ils peuvent s'en passer : les rivières sont en effet capricieuses alors que les canaux constituent des voies d'eau tranquilles et faciles à contrôler. À l'époque où le lieutenant French fait le premier relevé de la région de la Rideau, c'est-à-dire en 1783, il existe déjà plusieurs canaux de moindre importance dans le bassin du fleuve Saint-Laurent et de nombreux autres dans ceux du Potomac, du Delaware et d'autres rivières des États-Unis.

C'est la guerre de 1812 qui précipita la construction du canal sur le bassin hydrographique des lacs et affluents de la rivière Rideau. Les historiens

In 1821, the government of Upper Canada appointed commissioners to report on the internal navigation of the province. Samuel Clowes, a civil engineer from Kingston, surveyed the Rideau waterway on behalf of the commission, whose detailed report emphasized the military aspects of a canal in this area. The British government immediately offered a loan of £70,000 to assist with the construction of the Rideau Canal, if Upper Canada would do the work — an offer that was refused in this time of peace, when traffic of goods was not threatened by the United States.

The Duke of Wellington, Master General of the Ordnance, supported the project in London. In 1825 he sent out a commission, headed by Major General James Smyth, to report on Clowes' plan for the Rideau Canal. The commission approved of the route chosen by Clowes and estimated that a canal with locks 108 feet long by 20 feet wide by 5 feet deep would cost £169,000. No doubt this unrealistically low estimate misled the Board of Ordnance. They undertook the project without a financial contribution from Upper Canada. It was a decision that would haunt Colonel By for the rest of his life. In his report General Smyth recommended that the accounts concerning money needed for this construction should be carried as a supplementary Ordnance Act, and that the canal should be built by contract, as had been done in the case of the Erie Canal.

In 1825, an item of £5,000 for preliminary work on the Rideau River passed the British House of Commons without comment. From this, the Ordnance Department assumed that Parliament was thenceforth committed to the project, which could proceed without waiting each year for an annual building grant. This meant that Parliament had received no global estimate of the work and had no opportunity to approve such a large undertaking.

In 1826, Lieutenant Colonel John By of the Royal Engineers was appointed superintending engineer on the projet. Colonel By had worked in Canada before, both on the fortifications at Quebec City and on the Cedars Canal near Montreal between 1802 and 1811. It was Canada's good fortune, in view of the many problems By encountered, that he was a man of energy and determination, who "encountered all privations with wonderful patience and good-humour".³

estiment que les troupes britanniques auraient pu connaître la défaite si les Américains avaient utilisé leur position stratégique sur le fleuve Saint-Laurent pour couper la route des approvisionnements britanniques vers le Haut-Canada. Le danger qu'une pareille menace ne plane à nouveau devint alors si évident que le lieutenant Joshua Jebb fut envoyé en mission, en 1816, pour mener une étude de faisabilité sur l'utilisation possible d'une voie d'eau qui pourrait remplacer le Saint-Laurent pour l'acheminement des approvisionnements.

En 1821, le gouvernement du Haut-Canada désigna des commissaires pour lui faire rapport sur les conditions de la navigation intérieure provinciale. Samuel Clowes, ingénieur civil de Kingston, effectua, grâce à un mandat de la commission, des relevés du bassin de la Rideau et livra un rapport détaillé qui insiste sur les avantages militaires de la construction d'un canal dans cette zone. À la suite de cette enquête, le gouvernement britannique offrit un prêt de £70 000 pour aider à la construction du canal Rideau, sous réserve que le Haut-Canada veuille bien prendre la responsabilité des travaux. On était alors en temps de paix et le transport des marchandises n'était aucunement menacé par les Américains, ce qui explique que l'offre fut refusée.

Le duc de Wellington, *Master General of the Ordnance* (directeur général des magasins militaires), plaida à Londres la cause du canal et, en 1825, envoya une commission au Canada pour enquêter sur le projet du canal Rideau proposé par Clowes; celle-ci fut présidée par le major général James Smyth. La commission approuva le tracé choisi par Clowes et estima qu'un canal avec écluses de 108 pieds de longueur, de 20 pieds de largeur et de 5 pieds de profondeur coûterait £169 000. Il ne fait aucun doute que cette évaluation irréaliste et particulièrement faible induisit alors en erreur le *Board of Ordnance* (commission du matériel militaire) lorsque celui-ci décida d'entreprendre le projet sans demander de contribution financière aux autorités du Haut-Canada. Cette décision n'a pas cessé de hanter l'esprit du colonel By tout le reste de sa vie. Le rapport du général Smyth recommandait que les comptes pour les crédits nécessaires à la construction du canal fassent l'objet d'une loi autorisant un budget supplémentaire pour le matériel militaire et que les

As soon as he had received his appointment and General Smyth's lengthy instructions, Colonel By departed for Lower Canada. He arrived in Quebec City with his family on 30 May 1826 and by August he had set up an office in Montreal and interviewed contractors. Captain Daniel Bolton had joined him, along with John Mactaggart, his intemperate clerk of works, who later wrote a vivid account of the three years he spent in Upper Canada. Even at this early date, By informed his superiors in London that the canal would cost at least £400,000 — more than twice the original estimate — and that the locks should be much wider than planned in order to permit commercial traffic.

Problems also began to emerge in the management of the project. Because of the complex nature of his duties, the Board of Ordnance had given By considerable independence. However, the Duke of Wellington advocated centralized control of the project and the commissariat officer at Quebec represented the crown in all contracts. By seemed to have several masters, and the complex accounting and contract systems used, together with the geographic distance and difficulties encountered in construction, made it almost impossible for Colonel By to function efficiently within the system.

In September By travelled to Wright's Town, now Hull, to meet the founder of the settlement, Philemon Wright. While there, he decided to move the northern outlet for the canal from the proposed site beside the Chaudière Falls to the narrow gorge it now occupies in present-day Ottawa — a site bounded by 80-foot cliffs where dense hardwood bush flourished.

Before he returned to Montreal for the winter, By saw that this "Entrance Valley" was cleared in preparation for the flight of locks to be built the following year, 1827. Before leaving, By had also planned the barracks, Royal Engineers and Commissariat buildings, workshops and hospital, as well as selecting a commanding site for his own house.

That winter By continued his planning. In December he wrote to General Gothar Mann to recommend that the locks be built 150 feet long, 50 feet wide and 5 feet deep. He hoped to start work in the spring simultaneously at Bytown, the Isthmus,

travaux soient affermés, comme cela avait déjà été le cas pour le canal Érié.

En 1825, la Chambre des communes accepta sans discussion d'octroyer un premier crédit de £5000 pour les travaux préliminaires et la Direction des magasins militaires (*Ordnance department*) en déduisit que le Parlement endossait le projet et qu'on pouvait donc aller de l'avant sans attendre de recevoir chaque année les crédits annuels de construction nécessaires. Autrement dit, le Parlement n'avait pas reçu d'estimation globale du coût des travaux et n'eut pas la possibilité d'approuver vraiment l'exécution d'un projet d'une telle envergure.

Le lieutenant-colonel John By, des *Royal Engineers* (Corps royal du génie), fut nommé ingénieur en chef du projet, en 1826. Ce dernier avait déjà fait preuve de ses talents au Canada, tant pour la construction des fortifications de la ville de Québec que pour le canal des Cèdres, près de Montréal, entre 1802 et 1811. Il faut reconnaître, si l'on songe aux nombreux problèmes qui se posaient à By, que le Canada est chanceux d'avoir pu disposer d'un homme aussi énergique et déterminé, capable de « supporter toutes les privations avec une patience étonnante et une égale bonne humeur »³.

Le colonel By quitta le Bas-Canada dès sa nomination par le général Smyth et aussitôt après avoir lu ses longues instructions. C'est le 30 mai 1826 qu'il arriva à Québec en compagnie de sa famille, gagnant ensuite Montréal au mois d'août pour y créer un bureau et commencer ses entrevues avec les entrepreneurs. Le rejoignirent ensuite le capitaine Daniel Bolton et John Mactaggart, son inspecteur des travaux qui était aussi un bon vivant et qui donna par la suite une description très vivante des trois années qu'il passa dans le Haut-Canada. Déjà, à cette époque, By tint à informer ses supérieurs hiérarchiques de Londres que la note pour la construction du canal serait beaucoup plus élevée que prévue et que le tout devrait coûter au moins £400 000, soit plus du double des premières estimations; il leur souligna aussi que les écluses devraient être élargies si l'on voulait permettre la navigation commerciale.

C'est également à ce moment que les premiers problèmes administratifs commencèrent à se poser. En effet, le *Board of Ordnance* avait alors donné une grande indépendance à By, mais le duc

(Newboro) and Kingston, with a work force of 2,000 at each location.

In May 1827, Colonel By inaugurated the project by traversing the full 126 miles of the proposed canal route in a party of three canoes manned by 15 voyageurs. Sir James Alexander described these voyageurs as "hardy fellows who can accomplish 100 miles a day, on pea-soup and pork, and keep up their Herculean exertions for weeks together, lightening their labours with their simple boat songs."⁴ Despite swamps and portages, the trip took them only three days and the work on the canal route was soon underway. In 1827 the settlement at Ottawa, which was then called Bytown, consisted of Royal Engineer officers, sappers, miners and civilians. By had requested four companies of the sappers and miners but had received only two, a total of 162 men. These soldier-artificers, many of them Cornish workmen skilled in "dry-key" masonry work, soon proved their worth to the project. In one year the bleak site was transformed into a busy, boisterous settlement of 2,000 people. In August the Arctic explorer Sir John Franklin, who happened to be passing through Bytown, laid the first stone for the locks. On 2 September the official two-ton corner-stone was laid by the Earl of Dalhousie. The first season's work had gone so smoothly that By did not foresee the problems that lay ahead.

By 1828 the authorities in London had become alarmed at increasing costs and the change in lock dimensions. They appointed a commission to inspect the site and report on the work. In his report, the chairman of the commission, Sir James Kempt, stressed the folly of holding to the original misleading estimate. The commission supported By in the contracts he had secured and in his demand for larger locks. As a compromise, it was decided that the locks would be 134 feet by 33 feet, large enough for both gunboats and steamers to pass through.

The system of using contracts for excavating, building locks of heavy masonry, and constructing aqueducts and bridges of wood proved difficult to control from London. Each contractor was subject to a two-year deadline. No contractor was to be paid until the British authorities were satisfied that he had paid his men. But By dealt only with the principal contractor, and sub-contracting was common. These men worked fast in order to

de Wellington avait insisté pour que la direction et le contrôle du projet soient centralisés; l'intendant militaire (*commissariat officer*) de Québec représenta donc la Couronne lors de la signature de tous les contrats. Ainsi, By semblait devoir rendre compte à plusieurs maîtres et cette entrave, jointe à la complexité de la comptabilité et du régime des contrats, aux difficultés de construction et à l'éloignement géographique, l'empêchait sérieusement de se conformer à la lettre aux conditions qui lui étaient imposées.

C'est en septembre que By rejoignit Wright's Town, aujourd'hui Hull, pour y rencontrer le fondateur de la colonie, Philemon Wright. Il prit alors la décision de déplacer le site proposé pour l'embouchure nord du canal, des chutes de la Chaudière à l'étroit défilé où il se trouve actuellement, à Ottawa — ce nouveau site étant dominé par des falaises de 80 pieds de hauteur et étant recouvert d'une épaisse forêt de feuillus. Avant de retourner à Montréal pour y passer l'hiver, By fit le nécessaire pour que l'embouchure du canal soit nettoyée afin qu'on puisse y construire toute la série d'écluses au cours de l'année suivante, c'est-à-dire en 1827. C'est également à ce moment qu'il planifia l'édification des casernes, des constructions pour les *Royal Engineers* et l'intendance, des ateliers et de l'hôpital, et qu'il choisit un emplacement pour sa propre maison.

By profita de l'hiver pour continuer sa planification, et, en décembre, il écrivit au général Gothar Mann pour recommander la construction d'écluses de 150 pieds de longueur, de 50 pieds de largeur et de 5 pieds de profondeur. Les travaux, espérait-il, pourraient commencer simultanément à Bytown, à l'emplacement de l'Isthmus (Newboro) et à Kingston, avec une main-d'œuvre de 2000 personnes dans chacun des chantiers.

C'est en 1827 que le colonel By inaugura le projet en sillonnant les 126 milles du tracé prévu pour le canal dans une équipée constituée de trois canoës et de quinze voyageurs. Sir James Alexander décrit ces derniers comme de « hardis compagnons capables de franchir 100 milles par jour, de s'alimenter de viande de porc et de soupe aux pois, et d'accomplir pendant des semaines des efforts herculéens, sans autre encouragement que de simples chansons de marins »⁴. Le voyage ne prit que trois jours malgré le portage et la traversée des marécages. À cette époque, les travaux du

receive their money, and By was in constant danger of breach of promise suits if he waited for approval from England before he paid them.

Despite these problems, most contracts proved satisfactory. Especially successful were those contracts with Thomas MacKay, John Redpath, Thomas Phillips and Andrew White, who formed a partnership and shared profits from the major locks they built. However, some contractors, such as Walter Fenelon, an American excavations man, did take on more than they could handle. Fenelon attempted to build the dam at Hog's Back but was forced to give up his contract before completion of the work.

In addition to his negotiations with contractors, Colonel By had to pay constant attention to problems involving the workers. Estimates of the size of the workforce on the canal range from 2,000 to 4,000 men, many of whom had to be attracted from outside the immediate area. Skilled tradesmen often came from the British Isles; canoemen and axemen were usually French-Canadian from Lower Canada. Many of the labourers were from Ireland. By complained of trouble with the Irish, but contractor MacKay, whose crew was two-thirds Irish, reported that he had no trouble dealing with them. One anonymous engineer wrote of the Irish and the Lower Canadians, "Let them work apart and wonders may be wrought".⁵

Historian Michael Cross had drawn a vivid picture of Bytown society in that period. The very topography of the settlement made social distinctions abundantly clear. Upper Town west of the canal was, according to a visitor in 1832, "... quite a lively fashionable place, here are to be seen the European fashions, silks vieing with muslins, the poke bonnet with the immense leghorn. Here are quadrille parties and Scotch reel parties, and many other parties where mirth usually presides."⁶ Here stood the comfortable homes of the Scottish and English leaders of Bytown society.

The Irish workers inhabited the ghetto area of Corktown, a collection of dreary shacks and caves on the east side of the canal. James Mactaggart wrote of their homes: "At Bytown on the Ottawa they burrow into the sandhills; smoke is seen to issue out of holes which are opened to answer the purpose of chimneys."⁷ The poor are seldom literate and no records exist to show the feelings of

canal avaient déjà commencé. En 1827, la colonie prenait la dénomination de Bytown et se composait du corps des *Royal Engineers*, de sapeurs, de mineurs et de civils. By avait demandé qu'on lui envoie quatre compagnies de sapeurs-mineurs, mais on ne lui en a donné que deux, soit un total de 162 hommes. Ces soldats-artificiers, dont plusieurs étaient des travailleurs cornouaillais spécialisés dans la maçonnerie à sec, montrèrent rapidement qu'ils étaient à la hauteur de l'entreprise. Le terrain dénudé par les vents se peupla en une année d'un contingent affairé de 2000 personnes. Au mois d'août, l'explorateur de l'Arctique, Sir John Franklin, vint à passer par Bytown et y posa la première pierre pour la construction des écluses. Le 2 septembre, le comte de Dalhousie procéda à la mise en place officielle de l'énorme pierre angulaire, dont le poids est de deux tonnes. Cette première saison de travaux se déroula si harmonieusement que By ne pouvait entrevoir les problèmes qui n'allaient pas manquer de se poser.

Les autorités de Londres commencèrent en effet, en 1828, à s'inquiéter de l'augmentation des coûts et de la modification des dimensions des écluses ; aussi envoyèrent-elles une commission d'enquête sur les lieux des travaux. Le président de cette dernière, Sir James Kempt, souligna dans son rapport qu'il avait été insensé de se fier aux premières estimations pour décider du lancement du projet. La commission approuva par ailleurs les contrats signés par By et appuya sa demande d'élargissement des dimensions des écluses. Un compromis fut alors adopté et il fut décidé que les écluses auraient 134 pieds de longueur et 33 de largeur, autrement dit suffisamment pour que les canonnières et les navires à vapeur puissent les emprunter.

L'utilisation d'un système d'affermage pour les travaux d'excavation, pour la construction d'écluses en grosse maçonnerie et pour celle d'aqueducs et de ponts de bois rendit particulièrement difficile le contrôle à partir de Londres. En effet, chaque entrepreneur était engagé pour une période de deux ans au maximum, mais cet entrepreneur ne pouvait être rémunéré tant que les autorités britanniques n'avaient pas la preuve qu'il avait effectivement payé ses employés. Cependant, By ne traita qu'avec l'entrepreneur principal, celui-ci recourant habituellement à la sous-traitance. Or, ces gens travaillaient rapidement afin de recevoir leur argent le plus vite

the Corktown residents but evidence of their wretched life exists. Lower Town was devastated by the cholera epidemic of 1832. Two years later the cholera returned and all Bytown victims were residents of Lower Town. The Board of Health blamed this on the sewage-laden waste weir of the Rideau Canal and requested that it be cleaned. Captain Bolton, commander of the Bytown garrison, replied that he had no funds available for such work. He probably had little direct interest in the welfare of these people as the canal by that time was completed.

Americans who gravitated to the site of the canal were often unpopular. John Burrows, Overseer of Works, wrote in his field notes that “through the whole route the Yankees followed us like Vultures after an Army or Sharks after a sick Ship, Seeking for jobs!”⁸ Some of the derogatory remarks about the Irish and Americans must have been caused by popular prejudice, judging by the excellent quality of work accomplished on the canal. This comment by Reverend Robert Bell might fall into the same category: “At Poonamalie, where I crossed the Rideau Canal, a great number of men were employed but to very little purpose, as is often the case with government works.”⁹

Rioting and drunkenness were problems in this new frontier society, with its mixed bag of migrant workers. By saw that civilian barracks were built for the workers at each site and that food, tobacco, soap and beer were in good supply. But the labourers daily faced the hazards of serious illness and accident, usually caused by cave-ins or mis-directed blasting.

The worst ordeal for those building the Rideau Canal was the *ague*, or malaria — a disease which was no respecter of rank. In 1828, Sir James Kempt wrote from Kingston, “*Thank God I am at last in a Christian Country and not the land of Swamps and Musquitoes.*”¹⁰ Every summer malaria broke out among workers in the bogs of the Isthmus and Cranberry Marsh near the Kingston outlet of the canal. Colonel By, who suffered several attacks, made sure the sick were well cared for, whether officers or casual labourers. At times, work on some sites came virtually to a standstill because of malaria. During five years of construction at Kingston Mills, 500 men died there of the disease.

possible; aussi By vivait-il dans la crainte constante de poursuites judiciaires pour bris de contrat, vu qu’il lui fallait toujours attendre et l’autorisation, et les fonds de Londres avant de payer.

Malgré ces problèmes, la plupart des travaux donnés à contrat se firent d’une façon satisfaisante et By put se féliciter de son choix d’entrepreneurs, notamment de Thomas MacKay, de John Redpath, de Thomas Phillips et d’Andrew White, qui s’étaient mis en société et partagèrent les bénéfices tirés de la construction des principales écluses. Il reste que certains entrepreneurs furent dépassés par l’envergure de la tâche, par exemple Walter Fenelon, un entrepreneur américain spécialisé dans les excavations : Fenelon ne put respecter son contrat de construction du barrage de Hog’s Back et dut abandonner les travaux avant qu’ils ne fussent terminés.

Le colonel By ne dut pas seulement mener des négociations avec les entrepreneurs mais il lui fallut aussi prêter sans cesse attention aux problèmes qui ne manquaient pas de surgir avec les travailleurs. N’oublions pas que la zone de construction du canal était alors envahie par une population de 2000 à 4000 travailleurs, nombre d’entre eux provenant de régions plus éloignées. Les ouvriers expérimentés venaient souvent des Îles britanniques, tandis que les canotiers et les bûcherons étaient habituellement des Canadiens français du Bas-Canada. Un grand nombre d’ouvriers venaient d’Irlande. By se plaignit des ennuis qu’il éprouvait avec les Irlandais, mais l’entrepreneur MacKay, dont l’équipe comprenait deux tiers d’Irlandais, rapporta pour sa part qu’il n’avait pas de problèmes de ce genre. Quoi qu’il en soit, un ingénieur anonyme écrivit des travailleurs irlandais et bas-canadiens qu’ils « [pouvaient] faire des merveilles si on les laiss[ait] travailler à part »⁵.

L’historien Michael Cross a brossé une peinture haute en couleurs de la société de Bytown à cette époque. La localisation même des divers quartiers de la colonie fait apparaître clairement une délimitation au plan social. En 1832, selon un visiteur, la haute-ville, à l’ouest du canal, constitue un quartier « vivant et élégant, où se côtoient les modes européennes, les soies rivalisant avec les mouselines, et les immenses chapeaux de paille d’Italie avec ceux des quakeresses. On peut y voir des gens danser le quadrille ou le branle écossais et assister à de nombreuses autres veillées générale-

Illness was only one of the problems that Colonel By encountered. The year 1829 opened badly for him. The two most difficult works on the canal were the 60-foot-high dam at Jones Falls, a project successfully completed by John Redpath, and the 45-foot dam at Hog's Back. After the hapless Fenelon was released from his contract, Philemon Wright and his son, Tiberius, took over the Hog's Back project and erected the dam. But in November 1828, the Rideau River suddenly rose and most of the sappers and miners in Bytown were called out to strengthen the dam. Despite their work, a massive leak developed in March 1829 and the structure collapsed. According to a later report, By, who was characteristically at the scene of the action, exclaimed to the men, "Throw down your tools and run for your lives."¹¹

By immediately wrote General Mann that he was sure he could rebuild the dam. This he accomplished by the end of the year, at which time he wrote again to report that the canal was three-fifths completed, and he hoped to open the system in 1831.

The year of 1830 produced more difficulties: a further outbreak of malaria and severe flooding during excavations, a condition that, as we shall see, caused controversy for the next 70 years. By also encountered a damaging personal problem, created by Henry Burgess, who succeeded Mac-taggart as By's clerk of works. Like his predecessor, this young man was addicted to drink and he became violent and irrational. Upon his dismissal he returned to England, where he accused By and his staff of graft and misuse of funds. The Board of Ordnance was forced to order an inquiry. Although By was exonerated, he suffered for the rest of his life from the publicity and the malevolence shown by Burgess.

In 1831 work was almost completed on the canal, but By became involved in litigation with landholders who were discontented with the money they had received for land expropriated for the canal. One of these men was Nicholas Sparks, who claimed that his 88 acres at the head of the eight locks in Bytown had been worth £500 per acre, not the £5 per acre that he had been paid. Judgement as to the value of the land was rendered in By's favour. In 1848, however, plans for fortifications at the head of these locks were finally

ment dominées par l'allégresse »⁶. C'est là que vivent les leaders anglais et écossais de la société de Bytown, dans de confortables maisons.

Les travailleurs irlandais, par contre, demeuraient dans le ghetto de Corktown, un regroupement de baraques et d'excavations lugubres situées à l'est du canal. James Mactaggart note à ce sujet : « À Bytown, sur la rivière des Outaouais, ils ont creusé de véritables termitières dans les collines de sable et l'on peut voir de la fumée s'échapper de trous leur servant de cheminées »⁷. Les pauvres sont rarement des gens instruits et on ne dispose d'aucun indice qui permette de comprendre quels pouvaient être les sentiments des résidents de Corktown à cette époque, si ce n'est qu'il apparaît tout à fait évident qu'ils y traînaient une vie misérable. Par ailleurs, une épidémie de choléra ravagea la basse-ville en 1832; deux ans plus tard, une autre épidémie éclata et presque toutes les victimes de Bytown furent justement des résidents de la basse-ville. Le *Board of Health* (la commission de la santé) en vit la cause dans le déversoir du canal Rideau qui charriait toutes les eaux d'égout; aussi en demanda-t-il l'assainissement. Le capitaine Bolton, commandant de la garnison de Bytown, répondit qu'il ne disposait pas de fonds à cette fin. En fait, il semble qu'il se souciait fort peu du bien-être de toutes ces personnes, le canal étant déjà terminé à cette époque.

Les Américains qui gravitaient autour du chantier étaient, pour leur part, souvent impopulaires. John Burrows, l'inspecteur général des travaux, note dans son journal de travail que les « Yankees ne cessaient de nous suivre tout au long du tracé du canal comme des vautours derrière une armée ou des requins autour d'un navire en perdition, toujours à l'affût d'emplois! »⁸. Certaines des remarques acides émises au sujet des Irlandais et des Américains émanaient du ressentiment populaire et étaient probablement sans fondement à en juger par la qualité du travail accompli sur le canal. C'est sans doute dans cette catégorie qu'il faut placer cette remarque désobligeante du révérend Robert Bell : « À Poonamalie, au moment où je traversais le canal Rideau, j'y vis un grand nombre d'hommes occupés à ne presque rien faire, comme c'est souvent le cas dans les travaux publics »⁹.

Les bagarres et l'ivrognerie étaient le lot de cette nouvelle société de marginaux issue du brassage

abandoned, and Sparks regained his property, as it was no longer needed by the army.

During the summer of 1831 By passed through the locks as far as Merrickville. He was not able to travel the entire route of the canal since millowner William Merrick, had lowered the water level so that he could repair his mill. By was forced to continue his journey by canoe but he anticipated the completion of the locks that season.

At about the same time as By's voyage, William Lyon Mackenzie, the radical reformer, visited the canal and made this comment: "Such of the locks as I saw are noble monuments of the skill and experience of the masons and architects who planned and built them."¹²

Before the close of 1831, all the sappers and miners on the project had been discharged. Fourteen returned to England, 12 continued in service and 71 took up the 100-acre land grant they had been promised at the completion of their duties. This offer, intended to prevent desertion by the soldiers to what they presumed would be an easier life in the United States, resulted in new settlers for Upper Canada.

Though the locks were completed in 1831, the official opening could not take place until the end of winter. It was on 22 May 1832 that the steamer, *Pumper*, temporarily renamed the *Rideau* in honour of the occasion, puffed out of Kingston carrying Colonel By and his family, headed for a week-long revel on the canal. A lavish reception awaited them at every lock. During the salute to Colonel By at Smiths Falls a gun on the shore exploded; fortunately no one was seriously injured. Testimonials were presented at dinners held in his honour, and By had high hopes for a knighthood.

Instead, the next communication from London held a bitter surprise. Word of By's final cost estimate, totalling over £800,000 had reached England. By was relieved of his command and ordered to return home at once.

A Committee on Inquiry was called, and many gave evidence concerning the cost of the canal. All the engineering experts who testified supported By. His commanding officer, Colonel Durnford, defended By, saying, "Were it possible for any of

de travailleurs migrants de toutes origines. By fit tout le nécessaire pour que des baraquements soient construits pour les travailleurs civils à chacun des chantiers, et pour que de la nourriture, du tabac, du savon et de la bière leur soient fournis en quantité raisonnable. Néanmoins, les ouvriers devaient affronter tous les jours les risques de graves maladies et d'accidents généralement provoqués par des éboulements ou des explosions mal dirigées.

Pour ceux qui construisaient le canal Rideau, le fléau le plus redoutable était la malaria, ou fièvre paludéenne, une maladie qui n'épargne aucune classe sociale. « Grâce à Dieu me voici enfin en terre chrétienne et non dans un cloaque de marécages et un repère de moustiques »¹⁰, écrivit Sir James Kempt, en 1828, à Kingston. Chaque été, cependant, la malaria frappait les malheureux qui se trouvaient dans les fondrières de l'Isthmus et de Cranberry Marsh, près du débouché du canal de Kingston. Le colonel By, qui a dû lui-même faire face à plusieurs attaques de paludisme, a fait tout son possible pour que tous les soins nécessaires soient donnés aux victimes, qu'il s'agisse d'officiers ou de travailleurs occasionnels. Il arriva parfois que tous les travaux dussent être suspendus sur certains chantiers en raison de la malaria. Cette maladie fit périr 500 hommes pendant les cinq années de la construction du canal, à Kingston Mills.

Le colonel By ne dut pas seulement affronter les épidémies. En effet, l'année 1829 commença fort mal pour lui. En ce qui regarde la construction du canal, les deux projets les plus difficiles étaient l'érection d'un barrage de 60 pieds de hauteur, à Jones Falls, tâche menée à bien par John Redpath, et celle d'un barrage de 45 pieds de hauteur, à Hog's Back. C'est l'entrepreneur Philemon Wright et son fils Tiberius qui, pour ce dernier projet, prirent la relève derrière l'infortuné Fenelon. Malheureusement, en novembre 1828, une crue soudaine de la rivière Rideau obligea la plupart des sapeurs et mineurs de Bytown à venir consolider le barrage. Malgré leurs efforts, une énorme fissure apparut en mars 1829 et les assises du barrage cédèrent sous la poussée des flots. D'après un rapport ultérieur, on sait que By — et cela correspond bien à son tempérament — se trouvait alors sur les lieux mêmes du chantier et qu'il aurait jeté l'alarme en s'écriant : « Sauve qui peut, jetez vos outils! »¹¹.

his Majesty's Ministers to have seen the country, lakes and swamps, etc. through which this water communication has been carried and could now see the stupendous chain of works that have been constructed, the outlay of money would not be wondered at."¹³

John By died four years later, a disappointed and disillusioned man. The town that had borne his name would soon be called Ottawa, and it was not until 1971 that a statue was erected there in his honour. In Britain, By would be remembered as an experienced engineer officer who had exceeded his own cost estimate twice over. However, as Edward Bush wrote, "The solid and mellowed masonry of locks and dams is By's true memorial,"¹⁴ and it still exists for all to see and use.

By communiqua alors directement avec le général Mann et lui écrivit qu'il était certain de pouvoir reconstruire le barrage. Cette reconstruction était terminée avant la fin de la même année et By écrivit à nouveau à Mann pour lui apprendre que le canal était construit aux trois-quarts et qu'il escomptait l'inaugurer en 1831.

Les difficultés se firent encore plus grandes l'année suivante, c'est-à-dire en 1830. Une nouvelle épidémie de malaria se déclara et de graves inondations se produisirent pendant les travaux d'excavation. Ces inondations, comme on pourra le voir par la suite, ne cessèrent d'alimenter les controverses au cours des soixante-dix années suivantes. By dut également faire face à un problème d'ordre personnel soulevé par Henry Burgess, le successeur de Mactaggart, son inspecteur des travaux. Tout comme son prédécesseur, ce jeune homme était particulièrement porté sur la bouteille et son ivrognerie le poussa à poser des gestes violents et déraisonnables. Burgess démissionna, retourna en Angleterre et accusa By de corruption et de dilapidation des fonds. Le *Board of Ordnance* ne put alors faire autrement qu'ordonner qu'il soit procédé à une enquête. L'innocence de By fut clairement établie, mais il ne se remit jamais des insinuations malveillantes de Burgess et de la publicité qui les avait entourées.

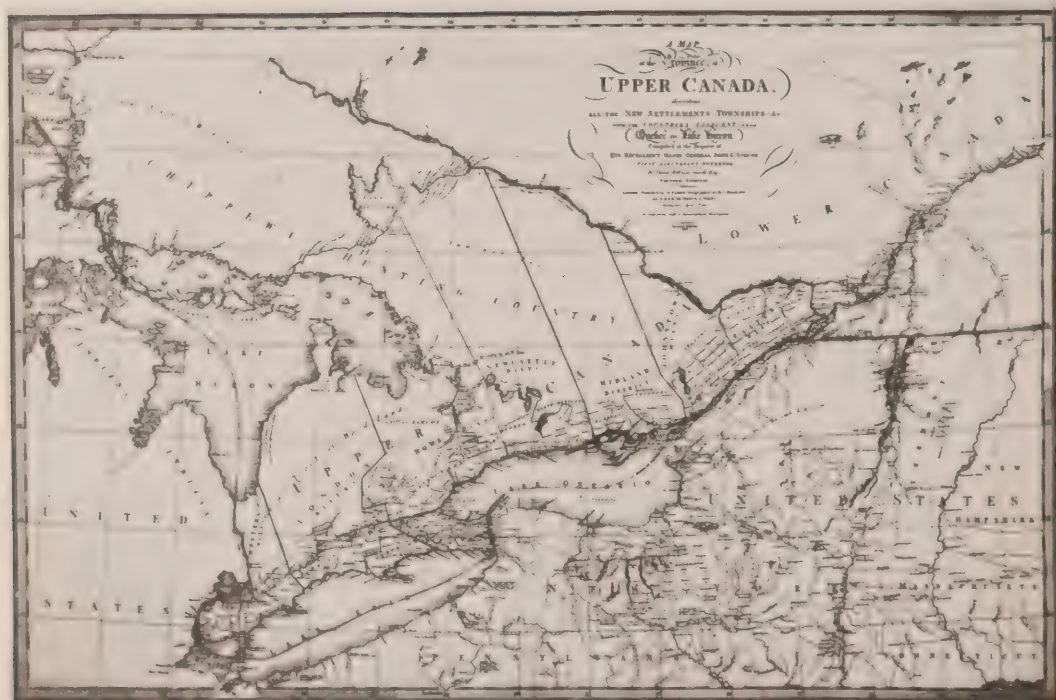
Les travaux de construction du canal étaient presque terminés en 1831, mais de nouvelles difficultés surgirent du fait que les propriétaires de terrains expropriés pour cette construction se montraient mécontents des indemnités qui leur étaient versées par By. L'un d'entre eux, Nicholas Sparks, prétendit que les 88 acres de terre qu'il possédait à Bytown, à la hauteur des huit écluses, valaient £500 par acre, au lieu des 5 livres sterling par acre qu'on lui avait versées. Le tribunal débouta Sparks de sa prétention, mais celui-ci récupérerait finalement sa propriété, en 1848, lorsqu'on s'apercevait que l'armée n'avait plus besoin de ces terrains vu l'abandon du projet d'y construire des fortifications.

By emprunta la voie du canal au cours de l'été 1831 et passa les écluses jusqu'à Merrickville, mais il ne put suivre totalement le tracé du canal parce que William Merrick, propriétaire de moulin, avait fait abaisser le niveau des eaux pour pouvoir réparer son moulin. By fut obligé de continuer sa route à bord d'un canoë, mais il pensait bien pou-

voir terminer la construction de toutes les écluses au cours de la saison.

C'est presque au même moment que William Lyon Mackenzie, l'homme politique aux idées avancées que l'on connaît, visite aussi le canal et déclare que les écluses qu'il a pu admirer « constituent de véritables monuments à la gloire du savoir-faire et de l'expérience des maçons et architectes qui en ont été les artisans »¹².

Tous les sapeurs et mineurs qui avaient travaillé sur les chantiers furent renvoyés dans leurs foyers avant la fin de 1831. Quatorze d'entre eux retournèrent en Angleterre, 12 reprirent le service et 71 s'établirent sur les 100 acres de terre promis à chacun à la fin de leur tâche. Cette dernière offre avait été faite pour éviter que les soldats ne soient tentés de partir aux États-Unis, succombant à l'attrait d'une vie qu'ils pouvaient estimer plus facile ; c'est ainsi que de nouveaux colons finirent par s'établir au Haut-Canada.



L'inauguration officielle ne put se faire avant la fin de l'hiver bien que les travaux des écluses fussent entièrement achevés en 1831. C'est le 22 mai 1832 que le navire à vapeur *Pumper*, temporairement rebaptisé *Rideau* pour commémorer l'événement, lança dans le ciel les premiers jets de vapeur à partir de Kingston, emportant à son bord le colonel By et sa famille pour une croisière d'une semaine sur le canal. De somptueuses réceptions les attendaient au passage de chaque écluse. À Smiths Falls, un canon explosa sur le rivage au cours de la salve tirée en l'honneur du colonel By, mais il n'y eut heureusement aucun blessé grave. Au cours des dîners offerts en son honneur, des témoignages d'estime lui furent présentés; By anticipait un titre de chevalier.

Malheureusement, le courrier venant de Londres lui réservait une mauvaise surprise. Le libellé du coût total de construction du canal (£800 000) était parvenu à Londres; les autorités anglaises le relevaient de son commandement et l'enjoignaient de rentrer en Angleterre immédiatement.

Un comité d'enquête fut alors institué et de nombreuses personnes y apportèrent des preuves du coût des travaux. Tous les experts du génie qui témoignèrent s'efforcèrent de blanchir By. Son chef de corps, le colonel Durnford, le défendit en ces termes : « Si les ministres de Sa Majesté pouvaient voir le pays, les lacs, les marécages, etc. à travers lesquels cette voie de communication a été construite et la masse énorme de travaux qui ont été nécessaires, je suis sûr qu'ils ne s'étonneraient pas des sommes qu'il a fallu y consacrer! »¹³.

John By mourut quatre années plus tard, amer et désillusionné. La ville qui portait son nom fut rapidement rebaptisée Ottawa et il a fallu attendre 1971 pour qu'une statue soit érigée en son honneur. L'Angleterre, pour sa part, garde de By le souvenir d'un homme expérimenté en matière de travaux de génie, mais aussi d'un officier qui a dépassé de deux fois ses propres évaluations de coûts de construction. Comme Edward Bush le fait remarquer, « il reste que les solides blocs de maçonnerie, patinés par le temps, les écluses et les barrages construits sous la direction de By constituent son véritable mémorial »¹⁴, un monument que tous peuvent encore voir et utiliser, aujourd'hui.

1. ***A Map of the Province of Upper Canada describing all the new settlements, townships, &c. with the countries adjacent, from Quebec to Lake Huron. April 12th, 1800. Second Edition 1813.***

Coloured print: 93.5 × 63.3 cm.

National Map Collection.

1. ***A Map of the Province of Upper Canada describing all the new settlements, townships, &c. with the countries adjacent, from Quebec to Lake Huron. April 12th, 1800 [Carte des nouveaux établissements, cantons, etc., du Haut-Canada, ainsi que des contrées adjacentes, de Québec au lac Huron, 12 avril 1800]. Deuxième édition, 1813.***

Imprimé en couleurs : 93,5 × 63,3 cm.

Collection nationale de cartes et plans.

157

1812

Division of the information
 The Hon. Aeneas Shaw, Esq. has been
 ordered to place a guard at Dover's Head
 the day before yesterday, from the Northern
 Light Companies, as there had been none there
 before which I hope will meet His Honor the
 President's approbation, and understanding
 that Kingston was attacked by the Enemy I
 ordered the 1st and 2nd Regiments to contribute
 Light Companies, agreeable to the last Militia
 Act. The 1st and 2nd Regiments is now waiting
 for the 1st and 2nd Companies, and the rest of the Regt.
 almost entirely without arms or ammunition
 and the 1st and 2nd Regiments have a visit from
 the 1st and 2nd Regiments will have the
 goodness to direct me how to obtain arms
 and ammunition, and how to place in my
 quarters, &c. &c. for the guard at
 Dover's Head.

2. Excerpt from letter from Lieutenant Colonel
 Peters to the Honourable Aeneas Shaw,
 16 November 1812.

Manuscript Division. British Military and Naval Records,
 RG 8, "C" Series, vol. 688b, pp. 157-158.

Written at the outset of the War of 1812, this letter
 expresses the prevalent fear that American vessels
 sighted in the vicinity would attack the British fortifica-
 tions and naval dockyards at Kingston, where men of
 the militia regiments were "mostly without" arms or
 ammunition.

2. Extrait d'une lettre du lieutenant-colonel Peters à
 l'honorable Aeneas Shaw, 16 novembre 1812.

Division des manuscrits. Archives militaires et navales
 britanniques (RG 8), Série « C », vol. 688b, p. 157-158.

Cette lettre, écrite au commencement de la guerre de
 1812, exprime la crainte générale de voir les navires
 américains aperçus dans les environs attaquer les forti-
 fications et l'arsenal maritime britanniques à Kingston
 où « presque tous » les miliciens ne disposaient ni
 d'armes ni de munitions lorsque la guerre a éclaté.

44
 Received
 8 Jan 1816

Sir

I have the honor to call your attention to the several communications which have passed between the Secretary of War and the several Officers commanding Forces in the Government of Upper Canada on the subject of a Water communication from Lake to Kingston distinct from the course of the Chaudiere. You will observe that there exists but one opinion as to the expediency of such a measure for the future safety of the Province and that the expediency of undertaking it in time of Peace is not less than in time of War.

Under these circumstances His
 Lieutenant Governor Gore
 His Majesty

3. Letter from Lord Bathurst, Secretary for War and the Colonies, to Francis Gore, Lieutenant Governor of Upper Canada, 8 January 1816.

Manuscript Division. Records of the Governor General's Office, RG 7, G 1, vol. 58, pp. 4-5.

Lord Bathurst acknowledges the necessity for an alternative route for the movement of troops and supplies between Quebec and Kingston.

3. Lettre de Lord Bathurst, ministre de la Guerre et des Colonies, à Francis Gore, lieutenant-gouverneur du Haut-Canada, 8 janvier 1816.

Division des manuscrits. Archives du Bureau du gouverneur général (RG 7), G 1, vol. 58, p. 4-5.

Lord Bathurst reconnaît la nécessité de trouver un nouvel axe de communication pour le transport des troupes et du matériel entre Québec et Kingston.



4. One of three sections of "Plan of the Water Communication from Kingston to the Grand River. . . 8 July 1816"

By Lieutenant Joshua Jebb. Copied by A. Gibbs, December 1826.

Coloured manuscript: Section 2 — 97.9 × 65.7 cm.

National Map Collection.

4. Une partie d'une carte en trois parties : « Plan of the Water Communication from Kingston to the Grand River. . . 8 July 1816 » [Carte des communications maritimes entre Kingston et la rivière des Outaouais... 8 juillet 1816].

Par le lieutenant Joshua Jebb. Copie par A. Gibbs, décembre 1826.

Manuscrit en couleurs : 2^e partie — 97,9 × 65,7 cm.

Collection nationale de cartes et plans.



5. "Plan of Kingston Mills Shewing the Locks & Rideau Canal..." 1829-30.

By Lieutenant Colonel John By.

Coloured manuscript: 61.1 × 53.3 cm.

National Map Collection

5 « Plan of Kingston Mills Shewing the Locks & Rideau Canal... » [Plan de Kingston Mills, montrant les écluses et le canal Rideau...], 1829-1830.

Par le lieutenant-colonel John By.

Manuscrit en couleurs : 61,1 × 53,3 cm.

Collection nationale de cartes et plans.



6. "Section. Kingston Mills . . . Looking up the River."
1829-30.

By Lieutenant Colonel John By.

Coloured manuscript: 49.0 × 37.2 cm.

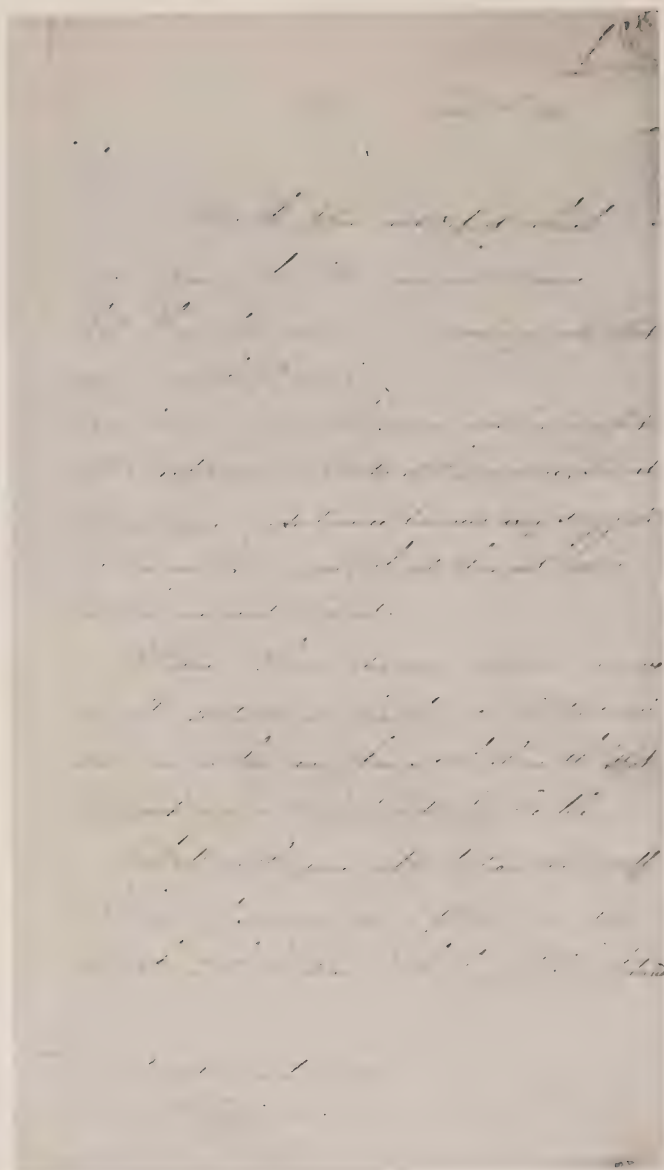
National Map Collection.

6. « Section. Kingston Mills . . . Looking up the River. »
[Coupe de Kingston Mills... vue en amont de la
rivière.], 1829-1830.

Par le lieutenant-colonel John By.

Manuscrit en couleurs : 49 × 37,2 cm.

Collection nationale de cartes et plans.



7. "Report on the Water Communication of Rideau River, 1816."

By Lieutenant Joshua Jebb.

Manuscript Division. RG 8, vol. 1915.

The report includes Lieutenant Jebb's suggestions for the construction of the canal.

7. « Report on the Water Communication of Rideau River, 1816. » [Rapport sur le bassin hydrographique de la rivière Rideau, 1816.]

Par le lieutenant Joshua Jebb.

Division des manuscrits. RG 8, vol. 1915.

Le rapport comporte les suggestions du lieutenant Jebb pour la construction du canal.

on a bed of 100 miles to 2 miles, it being on
that space (about 14,000 sq. mi.) that most of the
surface is covered by water and is
along in the 35 miles that intervene between
that point and Fresh Creek: and then to come
within the 100 miles to the River.
In the first line of Ditches there is some
very variety and being all equally insignificant
- I must a general plan of each would be
useless. The principal Difficulty to be
overcome arises from the great disproportion
between the breadth and depth of the River -
The one averaging about 300 yards and the other
2 feet or less. I am confident we must
begin, by immediately obstructing of the surface as
the rest of the land is perfectly good and for
most purposes, I repeat, we may not expect
I shall suggest what it seems to me to be the
best method of doing so.

These papers comprise the general outline of the measures to be pursued in conducting the work, and of the steps which have already been taken in furtherance of this most important object under the sanction of the Secretary of State for the Colonies.

The Secretary of State for the Colonial Department have decided that the work shall proceed as fast as it is possible to advance it, in the Spring, without waiting for the Parliamentary Vote of 1827, or any further sanction from England, Colonel By will take his measures accordingly.

*Lieut: Colonel By's
Correspondence and Reports of an
progress*

104
progress will be addressed as usual through Colonel Durnford for the information of His Excellency Lord Bathurst and subsequently transmitted by Colonel Durnford to the Inspector General of Fortifications.

- 8 Excerpt from Ordnance Minute, concerning the appointment of Lieutenant Colonel By, 21 June 1826.

Manuscript Division. War Office. MG 13, WO 44, vol. 18, pp. 99-105. Facsimile copy only; original at the Public Record Office, London, England.

Colonel By's orders from the War Office stating that the work is to advance as fast as possible without waiting for Parliament to approve a grant in 1827.

- 8 Extrait de consignes concernant la nomination du lieutenant-colonel John By, 21 juin 1826.

Division des manuscrits. War Office, MG 13, WO 44, vol. 18, p. 99-105. Fac-similé seulement; original conservé au Public Record Office (Londres).

Consignes données au colonel By par le ministère de la Guerre pour qu'il poursuive les travaux aussi rapidement que possible sans attendre que le Parlement autorise l'octroi de fonds, en 1827.



9. [Sketch of both banks of the Ottawa River and the Chaudière Falls, from P. Wright's house to the Steamboat Ferry on the north side and showing government stores, Richmond Landing and the road, the Clergy Reserve, the Lebreton and Sherwood property, the Government purchase and Sparks' house on the south side.] ca. 1825.

By G.A. Eliot.

Coloured manuscript: 36.5 × 23.6 cm.

National Map Collection.

The sketch shows the buildings in existence on the sites of Hull and Ottawa before the canal was constructed.

9. [Croquis des berges de la rivière des Outaouais et des chutes de la Chaudière, de la maison de P. Wright jusqu'au débarcadère, sur la rive nord, et montrant, sur la rive sud, les magasins du gouvernement, le quai Richmond et la route, le domaine ecclésiastique, la propriété Lebreton et Sherwood, les emplacements acquis par le gouvernement et la maison de Sparks.] Vers 1825.

Par G.A. Eliot.

Manuscrit en couleurs : 36,5 × 23,6 cm.

Collection nationale de cartes et plans.

Le croquis montre les bâtiments existants sur les sites de Hull et d'Ottawa avant la construction du canal.



10. **Lieutenant Colonel John By (1781-1836), Royal Engineers, Founder of Bytown.**

Photomechanical process: oval image, 108 × 80 mm.
Inscribed in print below the image: *Lieut.-Col. John By, Royal Engineers, Founder of Bytown.*

Picture Division. Negative No. C-28531. From *The Dominion Illustrated: Special Number Devoted to Ottawa and the Parliament of Canada*, Montreal, 1891.

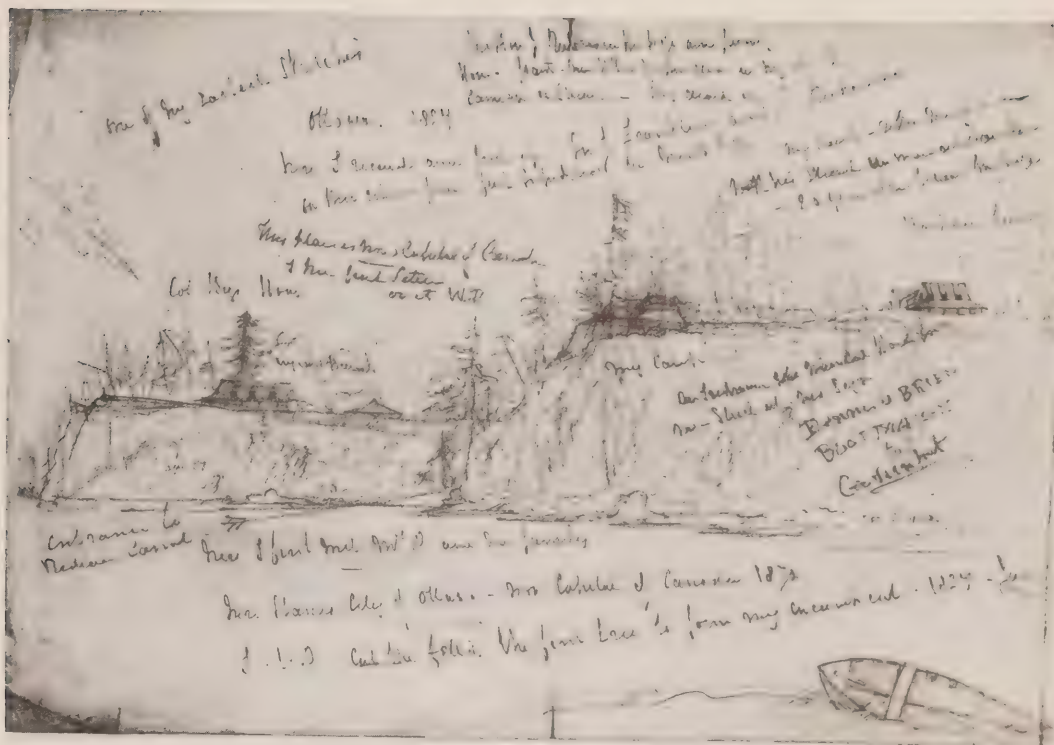
Sir James Alexander, well-known British officer and writer, considered Colonel By to be "an Officer of singular activity of mind and body."

10. **Lieutenant-colonel John By (1781-1836), Royal Engineers, fondateur de Bytown.**

Procédé photomécanique : image ovale, 108 × 80 mm.
Inscription imprimée sous l'image : *Lieut.-Col. John By, Royal Engineers, Founder of Bytown.*

Division de l'iconographie. Négatif n° C-28531. Tiré d'un numéro spécial du *Dominion Illustrated*, consacré à Ottawa et au Parlement, Montréal, 1891, p. 3.

Sir James Alexander, écrivain et officier britannique renommé, considérait John By comme « un officier de caractère, tant par la vivacité de son esprit que par son énergie physique ».



11. Barrack Hill at Bytown, 1827.

By Colonel William Denny (1804-1886).

Pencil: 257 × 392 mm.

Inscribed in pencil, recto u.l.: *One of my earliest sketches/Ottawa. 1827*; c.l.: *Col. Bys Hous* [sic]; u.r.: *Hospital building*; other inscriptions not transcribed.

Picture Division. Negative No. C-43286.

Military buildings are shown in the foreground, and on the other side of the locks is Colonel By's house, "a handsome cottage ornée . . . with rustic verandahs and trellis work." (Sir James Alexander)

11. Colline des casernes (Barrack Hill) à Bytown, 1827.

Par le colonel William Denny (1804-1886).

Graphite : 257 × 392 mm.

Inscription au graphite, recto h.g. : *One of my earliest sketches/Ottawa. 1827*; c.g. : *Col. Bys Hous* [sic]; h.d. : *Hospital building*; les autres inscriptions ne sont pas transcrites.

Division de l'iconographie. Négatif n° C-43286.

Les bâtiments militaires sont au premier plan et on peut apercevoir la maison du colonel By de l'autre côté des écluses; maison décrite par Sir James Alexander comme « un pavillon coquet agrémenté... de verandas rustiques et d'un treillage ».



12. Barrack Hill at Bytown, ca. 1827.

By Colonel William Denny (1804-1886).

Pencil: 133 × 211 mm.

Inscribed in pencil, recto l.r.: *WD*; in pencil, verso u.l.:
View on the Ottawa. . . 71st Camp.

Picture Division. Negative No. C-21559.

12. Colline des casernes à Bytown, vers 1827.

Par le colonel William Denny (1804-1886).

Graphite : 133 × 211 mm.

Inscription au graphite, recto b.d. : *WD*; au graphite,
verso h.g. : *View on the Ottawa . . . 71st Camp.*

Division de l'iconographie. Négatif n° C-21559.

Requisition on the Commissariat
for the service of the Rideau Canal

Royal Engineer Office
Rideau Canal
21st July 1827.

McTollan

for the service of the Rideau Canal.

- 15 Canadian Waggoners to man Carrots.
- 8 Port - Barrels.
- 1 Barrel of Rum or 40 gallons.
- 104 lb. Powder.
- 20 lb. Powder.
- 2 Barrels of Pork.
- 20 lb. of Tea.
- 120 lb. of Sugar.
- 3000 Cigars.
- 1 Tent.
- 3 Carrots.
- 2 Carrots to the
- 20 Distillers.
- 24 Pickles.
- 6 Bags for bread & Grass

For info: Deacons & M. R. &

By order of Lt Colonel By commanding
Royal Engineer Rideau Canal -
John MacLaggan
Lieut. & Master of the
Rideau Canal.

So far as the above is actually required
23rd July 1827.

McTollan

14. "Requisition on the Commissariat," 21 July 1827.

Manuscript Division. John MacLaggan Papers, MG 24, E 6, p. 2.

Among this list of supplies requested by a survey party along the Rideau were one barrel of rum and three thousand cigars.

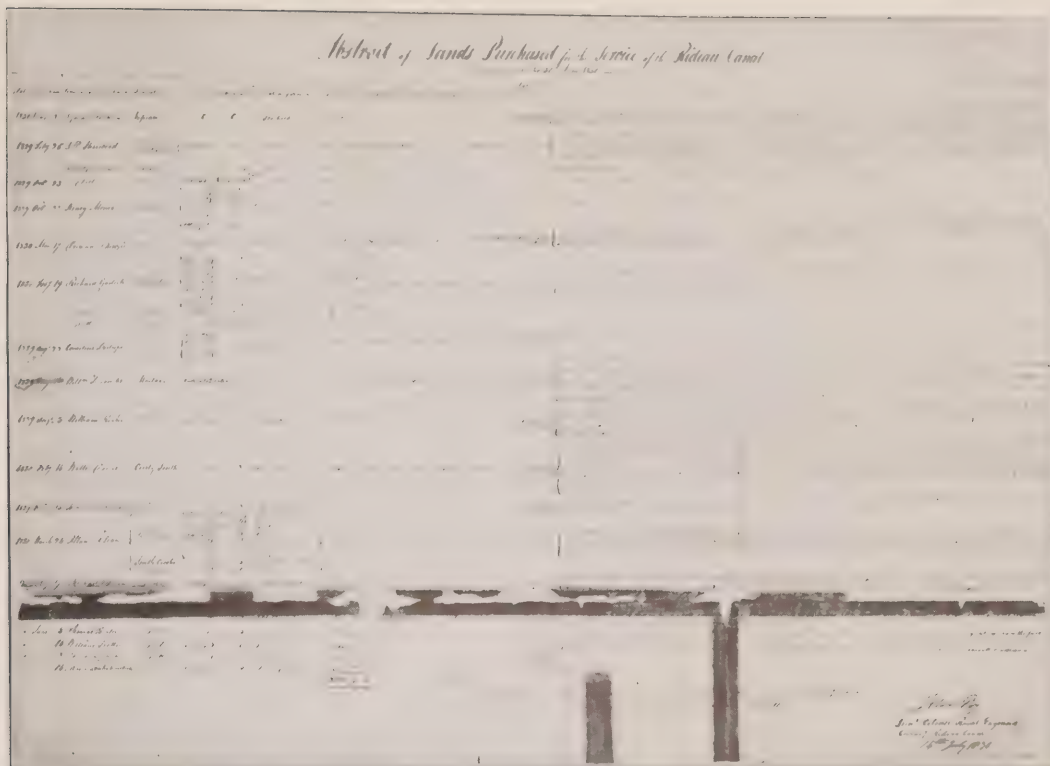
14. « Requisition on the Commissariat » [Demande à l'intendance], 21 juillet 1827.

Division des manuscrits. Papiers John MacLaggan, MG 24, E 6, p. 2.

Approvisionnement nécessaire à une expédition d'arpentage le long de la Rideau. On remarquera la mention d'un tonneau de rhum et de 3000 cigares.

- A list of the army establishment at Bytown in 1828, containing the names of various officers and men whose reports and illustrations appear in this catalogue.

- Cette liste des effectifs militaires de Bytown contient les noms des divers officiers et hommes de troupe dont les rapports et les illustrations figurent dans cette exposition.



16. "Abstract of Lands Purchased for the Service of the Rideau Canal, to 30 June 1830."

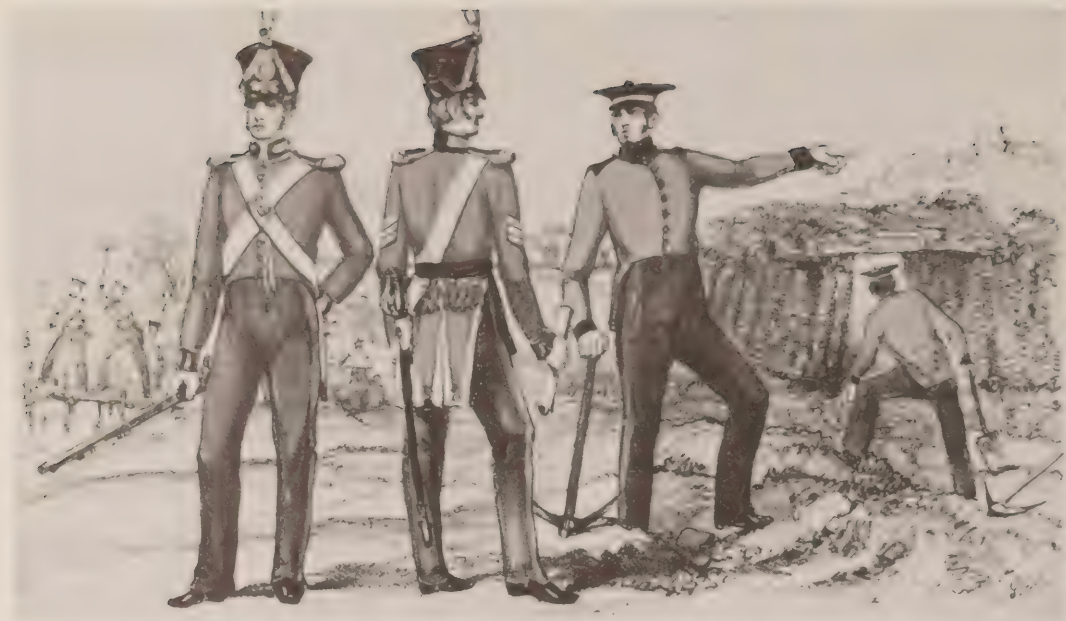
Federal Archives Division. Records of Department of Railways and Canals, RG 43, vol. 2527.

A chart signed by Lieutenant Colonel John By, showing the negotiations required to obtain property needed for the route of the canal.

16. « Abstract of Lands Purchased for the Service of the Rideau Canal, to 30 June 1830. » [État des terres achetées pour l'exploitation du canal Rideau, au 30 juin 1830.]

Division des archives fédérales. Archives du ministère des Chemins de fer et Canaux (RG 43), vol. 2527.

Ce document, signé par le lieutenant-colonel John By, décrit les négociations à entreprendre pour obtenir les propriétés nécessaires pour la construction du canal.



17 Uniforms of officers and men in the Royal Sappers and Miners, 1825.

Colour plate, entitled "Uniform and Working Dress, 1825."

Department of National Defence Library. From *The History of the Corps of Royal Sappers and Miners*, by Thomas W.J. Connolly; London: Longman, Brown, Green and Longmans, 1855, vol. 2.

Recalling the deep impression made on him in his youth by the sight of these soldiers at Bytown, W.P. Lett wrote in 1873:

The Sapper with their scarlet on,
Their hackle plumes and scale of brass,
Their stately tread as on they pass.

17. Uniformes des officiers et des hommes du corps des Royal Sappers and Miners, 1825.

Planche en couleurs.

Inscription imprimée : *Uniform and Working Dress, 1825.*

Bibliothèque du ministère de la Défense nationale. Tiré de *The History of the Corps of Royal Sappers and Miners*, par Thomas W.J. Connolly, vol. 2 (Londres, Longman, Brown, Green and Longmans, 1855).

En 1873, W.P. Lett se rappelle qu'étant enfant, la vue de ces soldats à Bytown lui avait causé une profonde impression :

The Sapper with their scarlet on,
Their hackle plumes and scale of brass,
Their stately tread as on they pass.

[Les sapeurs portant leur uniforme écarlate,
Leur panache et leurs galons de cuivre,
Leur allure imposante quand ils défilent...]



18. **Bytown, 1829.**

Artist unknown.

Pencil: 188 × 226 mm.

Inscribed in pencil on the mount (now removed), recto
l.r.: *Bytown 1829.*

Picture Division. Negative No. C-97839.

18. **Bytown, 1829.**

Artiste inconnu.

Graphite : 188 × 226 mm.

Inscription au graphite sur le cadre (à présent détaché
de l'œuvre), recto b.d. : *Bytown 1829.*

Division de l'iconographie. Négatif n° C-97839.



19. **View of Bytown and Ottawa River Bridges, ca. 1830.**

Attributed to John Burrows (1789–1848).

Watercolour over pencil: 643 × 1217 mm.

Picture Division. Negative No. C-607.

19. **Vue de Bytown et des ponts de la rivière des Outaouais, vers 1830.**

Attribuée à John Burrows (1789-1848).

Aquarelle sur graphite : 643 × 1217 mm.

Division de l'iconographie. Négatif n° C-607.



20. "...Appearance of the Dam [at Hog's Back] after the Breach took place 3 April 1829."

By Lieutenant Colonel John By.

Coloured manuscript; 66.1 × 50.2 cm.

National Map Collection.

20. "...Appearance of the Dam [at Hog's Back] after the Breach took place 3 April 1829." [...Vue du barrage de Hog's Back après sa rupture le 3 avril 1829.]

Par le lieutenant-colonel John By.

Manuscrit en couleurs : 66,1 × 50,2 cm.

Collection nationale de cartes et plans.



22. **Hog's Back Dam on the Rideau Canal, 18 October 1832.**

By Admiral Henry Byam Martin (1804–1865).

Watercolour over pencil on grey paper, originally mounted on folio 3 verso in an album: 105 × 349 mm. Inscribed in black ink, recto l.r. of the original: *Hog's back dam/on the Rideau Canal/18th October 1832.*

Picture Division. Negative No. C-115005.

Hog's Back Dam after the breach has been repaired.

22. **Le barrage de Hog's Back sur le canal Rideau, 18 octobre 1832.**

Par l'amiral Henry Byam Martin (1804–1865).

Aquarelle sur graphite sur papier gris, montée à l'origine au verso du feuillet 3 d'un album : 105 × 349 mm. Inscription à l'encre noire, recto b.d. de l'original : *Hog's Back dam/on the Rideau Canal, 18th October 1832.*

Division de l'iconographie. Négatif n° C-115005.

Le barrage de Hog's Back après la réparation de la brèche.

*An abstract of the claims as
set forth in the Memorial, —
shewing the balance due to
Philemon Wright and Sons.*

No 1. - For Materials and Labour £ 209:0:0
for the Union Bridge
No 2. - For Labour between 5th and 5th per
cent per yard in making approaches to
the Union Bridge 217:0:0
+ 3. - Second Arch of the Union Bridge 170:0:0
+ 4. - Filling swamp in Nepean 900:0:0
+ 5. - Breach of Hogsback Dam 81:0:0
+ 6. - Deficiency arising from two contracts 270:0:0
+ 7. - Value of Drilling House at Embankment 200:0:0
+ 8. - Sinking the excavation for Nepean Lock 485:0:0
9. - Amount of Contingent with held 117:0:0
10. - Rent of our Magazine & our Services .. 90:10:0
Total £ 2739:10:0

23. "An abstract of the claims as set forth in the memorial shewing the balance due to Philemon Wright and Sons" ca. 1829.

Manuscript Division. Philemon Wright and Family Papers, MG 24, D 8, vol. 127, p. 67585.

Philemon Wright's claim for completed contract work included £900 for building a massive mound of earth at Dow's Swamp, a very difficult site.

23. « An abstract of the claims as set forth in the memorial shewing the balance due to Philemon Wright and Sons » [État des revendications financières de Philemon Wright and Sons], vers 1829.

Division des manuscrits. Papiers Wright, MG 24, D 8, vol. 127, p. 67585.

La réclamation de Philemon Wright à l'achèvement des travaux comprenait £900 pour l'érection d'une énorme butte de terre au marais de Dow, un endroit particulièrement difficile pour les travaux.

67569

An a/c of work from 26 March to 22d April 1829.			
1	John P. Borden	1 1 1 0	4
2	Louis Borden	1 1 1 0	4
3	Bapt. Borden	1 1 1 0	4
4	John Borden	1 1 1 0	4
5	John Borden	1 1 1 0	4
6	John Borden	1 1 1 0	4
7	John Borden	1 1 1 0	4
8	John Borden	1 1 1 0	4
9	John Borden	1 1 1 0	4
10	John Borden	1 1 1 0	4
11	John Borden	1 1 1 0	4
12	John Borden	1 1 1 0	4
13	John Borden	1 1 1 0	4
14	John Borden	1 1 1 0	4
15	John Borden	1 1 1 0	4
16	John Borden	1 1 1 0	4
17	John Borden	1 1 1 0	4
18	John Borden	1 1 1 0	4
19	John Borden	1 1 1 0	4
20	John Borden	1 1 1 0	4
21	John Borden	1 1 1 0	4
22	John Borden	1 1 1 0	4
23	John Borden	1 1 1 0	4
24	John Borden	1 1 1 0	4
25	John Borden	1 1 1 0	4
26	John Borden	1 1 1 0	4
27	John Borden	1 1 1 0	4
28	John Borden	1 1 1 0	4
29	John Borden	1 1 1 0	4
30	John Borden	1 1 1 0	4
31	John Borden	1 1 1 0	4
32	John Borden	1 1 1 0	4
33	John Borden	1 1 1 0	4
34	John Borden	1 1 1 0	4
35	John Borden	1 1 1 0	4
36	John Borden	1 1 1 0	4
37	John Borden	1 1 1 0	4
38	John Borden	1 1 1 0	4
39	John Borden	1 1 1 0	4
40	John Borden	1 1 1 0	4
41	John Borden	1 1 1 0	4
42	John Borden	1 1 1 0	4
43	John Borden	1 1 1 0	4
44	John Borden	1 1 1 0	4
45	John Borden	1 1 1 0	4
46	John Borden	1 1 1 0	4
47	John Borden	1 1 1 0	4
48	John Borden	1 1 1 0	4
49	John Borden	1 1 1 0	4
50	John Borden	1 1 1 0	4
51	John Borden	1 1 1 0	4
52	John Borden	1 1 1 0	4
53	John Borden	1 1 1 0	4
54	John Borden	1 1 1 0	4
55	John Borden	1 1 1 0	4
56	John Borden	1 1 1 0	4
57	John Borden	1 1 1 0	4
58	John Borden	1 1 1 0	4
59	John Borden	1 1 1 0	4
60	John Borden	1 1 1 0	4
61	John Borden	1 1 1 0	4
62	John Borden	1 1 1 0	4
63	John Borden	1 1 1 0	4
64	John Borden	1 1 1 0	4

24. "An a/c of work from 26 March to 22d April 1829."

Manuscript Division. Wright Papers, MG 24, D 8, vol. 127, p. 67569.

This time sheet for labourers contains the names of many workmen from Lower Canada, and some run-aways.

24. « An a/c of work from 26 March to 22d April 1829. »

[Compte rendu des travaux du 26 mars au 22 avril 1829.]

Division des manuscrits. Papiers Wright, MG 24, D 8, vol. 127, p. 67569.

Cette feuille de présence des ouvriers contient les noms de nombreux travailleurs du Bas-Canada et de quelques fuyards.

Liverpool Dec 11th 1829
Alex. McMartin Esq. M. D. &c &c

Sir I have only to say
in reply to your letter of the 2^d Instant
that I consider land fit for Cultivation
in the Township of Cumberland in the Ottawa
District to be worth from two to four Dollars
an acre, that is to say, such part of the said
Township as are bounding on the Ottawa River
I consider worth four Dollars and to the
rear of the first and second Concessions from
the River to be worth two Dollars an acre,
should I be possessed of Land in that Township
I would be very willing to sell for less as that
part of the Territory must evidently
increase in value rapidly on account of the
Rideau Canal

I have the honour to be
Sir
your Most Obedt^t St^t
Angus Cattenack
D. D. Surveyor

25. Letter from Angus Cattenack to Alexander
McMartin, 11 November 1829.

Manuscript Division. Alexander McMartin Papers,
MG 24, C 37, p. 7. Facsimile copy only; original at the
Archives of Ontario.

The price of land on the Ottawa River had risen as high
as two to four dollars an acre, because of the construc-
tion of the canal.

25. Lettre d'Angus Cattenack à Alexander McMartin,
11 novembre 1829.

Division des manuscrits. Papiers Alexander McMartin,
MG 24, C 37, p. 7. Fac-similé; l'original est aux Archives
de l'Ontario.

Au moment de la construction du canal, le prix des
terrains situés le long de la rivière des Outaouais s'est
élevé de deux à quatre dollars l'acre.

please, I dare say there is not any more to be said against sickness in this climate, than in England; but if we have to wander in the wilderness amongst swamps, as many have—to sleep amongst them, and be obliged to drink bad water—the *Dysentery*, *Fever and Ague*, and all manner of bilious fevers, are sure to succeed one another. The *Fever and Ague* of Canada are different, I am told, from those of other countries: they generally come on with an attack of bilious fever, dreadful vomiting, pains in the back and loins, general debility, loss of appetite, so that one cannot even take tea, a thing that can be endured by the stomach in England when nothing else can be suffered. After being in this state for eight or ten days, the yellow jaundice is likely to ensue, and then *fits* of trembling—these come on some time in the afternoon, mostly, with all. For two or three hours before they arrive, we feel so cold that nothing will warm us; the greatest heat that can be applied is perfectly unfelt; the skin gets dry, and then the *shaking* begins. Our very bones ache, teeth chatter, and the ribs are sore, continuing thus in great agony for about an hour and a half; we then commonly have a vomit, the trembling ends, and a profuse sweat ensues, which lasts for two hours longer. This over, we find the malady has run one of its

26. Description of malaria or "the ague" by John Mactaggart, Clerk of Works, 1829.

Public Archives Library. Excerpt from *Three years in Canada: An account of the actual State of the Country in 1826-7-8*... by John Mactaggart; London: Henry Colburn, 1829, vol. 2, pp. 17-18.

26. Description de la malaria ou « fièvre paludéenne » par John Mactaggart, inspecteur des travaux, 1829.

Bibliothèque des Archives publiques. Tiré de *Three years in Canada: An account of the actual State of the Country in 1826-7-8*... par John Mactaggart (Londres, Henry Colburn, 1829), vol. 2, p. 17-18.

rounds, and start out of the bed in a feeble state, sometimes unable to stand, and entirely dependent on our friends (if we have any) to lift us on to some seat or other.

This is the most prevalent disorder: sometimes it proves fatal, but not generally so by any means. It leaves, however, dregs of various kinds behind it, which often end in dropsies, consumptions, &c. Those who have had it *once*, will most likely have a *touch* of it every year. A moist, hot summer fosters it very much; and when we fairly take it, we are rendered useless for any active business for many months. The *sulphate of Quinine*, a preparation from bark, is what the doctors administer for the cure of this wearisome distemper: it seems to be a very potent medicine, but being very dear, poor people are at a loss to procure it. The Indians are never troubled with any thing of the sort. There is a kind of ague, too, the patient does not *shake* with, termed the *Dumb Ague*: this is very difficult to cure, and mostly affects those advanced in years.

The *Lake Fever* prevails at Kingston, York, and other towns and villages on the borders of the great lakes. It is often fatal, and the nature of it as yet seems not well understood by the faculty.

Consumption is also very frequent, and of the most rapid nature too. Dr. Christie, myself, and

General Return showing the extent of the sickness which has prevailed lately at the several locations in the District under the charge of the Chief Medical Officer from Kingston Lake to the Narrows between the 1st August and 15th September 1830.
James's Falls. Narrows Canal
 Sept 15th 1830

Station	Males & Females		Total	Total		No. of Males	No. of Females	Total		Remarks
	No. taken	No. taken		No. taken	No. taken			No. taken	No. taken	
at Kingston Lake										
At James's Falls	1		1		1	1				No. 7 taken. Left houses & came to the falls.
At the Narrows	200		200	24	171	207		1	4	No. 10 taken. The children were very few for the last.
At the Narrows	209		209	24	172	206		1	4	No. 10 taken. The children were very few for the last.
At the Narrows	00	24	24	47	70	117	1	1		No. 10 taken. The children were very few for the last.
At the Narrows	2		2		2	1				No. 10 taken. The children were very few for the last.
At the Narrows	111	22	133	18	70	88	18	1		No. 10 taken. The children were very few for the last.
At the Narrows	111	22	133	18	70	88	18	1		No. 10 taken. The children were very few for the last.

27. Excerpt from "General Return showing the extent of the sickness From Kingston Lake to the Narrows," 15 September 1830.

Manuscript Division. War Office, MG 13, WO 44, vol. 18, p. 482. Facsimile copy only; original at the Public Record Office, London, England.

27. Extrait de « General Return showing the extent of the sickness From Kingston Lake to the Narrows » [Rapport général sur l'ampleur des épidémies de fièvre paludéenne, du lac Kingston aux Narrows], 15 septembre 1830.

Division des manuscrits. War Office, MG 13, WO 44, vol. 18, p. 482. Fac-similé seulement; original conservé au Public Record Office (Londres).



28. "Plan of the Line of the Rideau Canal" [with elevation of the locks] 1829.

By Lieutenant Colonel John By.

Coloured manuscript: 93.0 × 61.8 cm.

National Map Collection.

28. « Plan of the Line of the Rideau Canal. » [Plan du tracé du canal Rideau] avec élévation des écluses, 1829.

Par le lieutenant-colonel John By.

Manuscrit en couleurs : 93 × 61,8 cm.

Collection nationale de cartes et plans.

65
Royal Engineers Office C-51
Ottawa Canal 13th July 1830

Sir

I have the honor of transmitting for the information of His Lordship the Master General and Right Honble and Honble Board the Progress (Report of Works at the Ottawa Canal showing the Expenditure from the 1st Jan^y to the 30th June 1830 amounting to £90,497.15.7 as also the Total sum Expended from the commencement of these Works on the 21st Sept. 1826 to the period above stated amounting to £441,133.7.8¹/₂.

I have also the honor to report that from the advanced state of each work I feel confident that I shall be able to dispense with the Services of the 7th & 15th Companies Royal Sappers and Miners on the 30th June 1831 and should I be so fortunate as to open the Water Communication from the Ottawa to Kingston in the August following I solicit permission most respectfully to return to England after completing that Service.

I have the honor to be

Sir

Yours most Obedient
humble Servant
Signed John By
Lieut. Colonel Royal Eng^s
in comd Ottawa Canal

Major Gen^l

Sir Alex^r Bryce

Gen^l & C^o of Artillery

29. Letter from Lieutenant Colonel John By to Major General Sir Alex Bryce, 13 July 1830.

Manuscript Division. RG 8, vol. 51, p. 65.

Colonel By reports that he expects to open the canal in August 1831 and that he would like permission to return to England after that date.

29. Lettre du lieutenant-colonel John By au major général Sir Alex Bryce, 13 juillet 1830.

Division des manuscrits. RG 8, vol. 51, p. 65.

Le colonel signale que le canal pourrait être ouvert à la navigation en août 1831, et il demande la permission de retourner en Angleterre après cette date.

Royal Engineer Office
 Redoubt Canal 19th August 1831

Gentlemen

I have the honor to report, that after
 waiting some days with the hope of opening the Red
 oubt Canal on the 25th inst. from By Town to Berwick
 and having every thing ready to pass these Boats,
 I find the Navigations impeded by the supply of
 water being cut off by Mr Merrick having dammed
 up the river, to enable him to perform repairs at
 his Mill &c &c; I therefore respectfully beg to observe
 that if individuals are allowed to obstruct the waters
 of the Redoubt Canal, the great expenditure that has
 already taken place will be rendered of little value;
 consequently it appears indispensably necessary
 that Mr Merrick should be written to on this subject
 and that the Law Officers of the Treasury should be
 authorized to take such steps as will effectually pre-
 vent such interruptions in future, awaiting your
 instructions

I have the honor to be,

Gentlemen

18 18 18

The Resp. Officers
 R. McAndrew
 Quebec

John By
 Lieut Col. Royal Engineer
 Command. Redoubt Canal

30. Letter from Lieutenant Colonel John By to
 Responsible Officers, Ordnance Department,
 19 August 1831.

Manuscript Division. RG 8, vol. 53, p. 38.

Colonel By was unable to open the canal when planned,
 as Mr. Merrick had dammed the river in order to repair
 his mill.

30. Lettre du lieutenant-colonel John By aux officiers
 responsables du Service des magasins militaires,
 19 août 1831.

Division des manuscrits. RG 8, vol. 53, p. 38.

Le colonel By ne put ouvrir le canal à la date prévue
 parce que M. Merrick avait endigué la rivière pour pou-
 voir réparer son moulin.

C-54

68
C-54

Total amount of the Rideau Canal when completed £ 803,774.5.6

Estimate for Sir John Lubbock's report England

1839 not including final estimate

Increase during construction

1839

Total amount handed to the
for the Canal on the various trials

Additional works required, as various
causes reported in detailed report

30th November 1830 not included

Estimate

under the 1st report

Military purposes

to be done during

of funds to be spent on the

Increase on Black House

to be substituted for

Lockmaster's House, and

Dredges, not included in

estimate given to Committee

1839

Increase on the works in the

on the additional works, as

explained in the Report of the

1839.

126,794.7.5 706,592 3.0

127,319.2.5

John By
Lieut. Col. Eng.
Comd. Rideau Canal

31. "Total amount of the Rideau Canal when Completed..." 1832.

Manuscript Division. RG 8, vol. 54, p. 68.

The total cost was more than £97,000 over updated estimates submitted by Colonel By.

31. « Total amount of the Rideau Canal when Completed... » [Coût total pour la construction du canal Rideau...], 1832.

Division des manuscrits. RG 8, vol. 54, p. 68.

Le coût total dépassait de £97 000 les prévisions révisées, soumises par le colonel By.

Copy of TREASURY MINUTE, dated 25 May 1832.

MY LORDS have under their serious consideration the Letter from the Secretary of the Ordnance of the 21st instant, transmitting to this Board a Letter from Colonel By, of 27th February 1832, accompanied by various explanatory Documents and Accounts, upon the subject of the Expenditure on the Works at the Rideau Canal to the close of 1831, and of that required to complete the Canal, the opening of which was expected to take place in the course of the present month.

My Lords will take into their future consideration these voluminous Accounts and Papers; but they cannot delay expressing their opinion to the Master General and Board of Ordnance on the conduct of Colonel By in carrying on this Work. It appears from that Officer's Letter, and from the Report of the Inspector General of Fortifications thereon, that Colonel By had actually expended to the close of the year 1831, £.715,408. 15. 6., being £.22,742. 15. 6. more than had been granted for this Work by Parliament; and that without waiting for any authority from this country, he has gone on during the present year with a further Expenditure, entirely unsanctioned, and which it is stated will probably amount to £.60,615. 10., making an excess of £.83,358. 5. 6. beyond the amount granted by Parliament. The Expenditure which was contemplated for this Canal, when the subject was immediately under the consideration of the Select Committee of the House of Commons in 1831, and the whole Expenditure for which any order has at any time been given by any competent authority, is £.693,448., exclusive of £.69,230. for Blockhouses and Works of Defence not sanctioned. In order therefore to complete the Work, Colonel By has, upon his own responsibility, thought proper to expend no less than £.82,576. My Lords assuming from these Papers that the Work has actually been carried on to its completion, since the date of Colonel By's Letter of February last, and that the expense has not been less than the sum at which he then calculated it.

It is impossible for My Lords to permit such conduct to be pursued by any public functionary. If My Lords were to allow any person whatever to expend with impunity, and particularly after repeated increases of the original Estimate, upon any work under his superintendence, a larger amount than that sanctioned by Parliament and by this Board, there would be an end of all control, and My Lords would feel themselves deeply responsible to Parliament. They desire, therefore, that the Master General and Board will take immediate steps for removing Colonel By from any further superintendence over any part of the Works for making Canal Communication in Canada, and for placing some competent person in charge of those Works, upon whose knowledge and discretion due reliance can be placed; to whom must be furnished a Statement of the Estimates and Grants, and who must be strictly charged upon no account whatever to exceed the amount of the Grants.

My Lords further desire that Colonel By may be forthwith ordered to return to this country, that he may be called upon to afford such explanation as My Lords may consider necessary upon this important subject.

Let Copies of these Papers and of this Minute be forthwith prepared, with a view to their being laid before The House of Commons.

32 Excerpt from copy of Treasury minute, 25 May 1832, ordering Lieutenant Colonel John By's return to England to explain his expenditures.

Public Archives Library. *British Parliamentary Papers*, volume 6, *Reports, Correspondence and Papers Relating to Canada, 1825-1832*. Shannon: Irish University Press, 1970.

32 Copie d'un extrait d'une note du Trésor britannique enjoignant le lieutenant-colonel John By de revenir en Angleterre pour répondre de ses dépenses, 25 mai 1832.

Bibliothèque des Archives publiques. *British Parliamentary Papers*, volume 6, *Reports, Correspondence and Papers Relating to Canada, 1825-1832*. (Shannon, Irish University Press, 1970).

Bytown - 31st May 1832

Dear Sir

Since the receipt of yours of the
21st I have been confined to bed on account
of with the Ague and Lake fever &c. &c.
not heard any thing respecting your claim
the canal is now open from the one end
to the other Mr. Dunnison arrived here
with a steamer on Saturday and on
Friday the Union and Pumper Steamers
started for Kingston taking all the Officers
with Col. Mordaunt commanding Engineer. General
By with family and others takes a trip
to New York how long he is to be absent
at present I have not heard but it is
not likely he will remain long here after
his return

A. B.

I remain

your land will
be attended to

Dear Sir

Yours truly

Per Matthew Cornell

A. M. Martin Esq

Bytown

H. Denny

33. Letter from Matthew Cornell to Alexander
McMartin, 31 May 1832.

Manuscript Division. McMartin Papers, MG 24, C 37,
p. 48. Facsimile copy only; original at Archives of
Ontario.

The canal was open, and all the Royal Engineer Officers
at Bytown left for Kingston on the steamers Union and
Pumper.

33. Lettre de Matthew Cornell à Alexander McMartin,
31 mai 1832.

Division des manuscrits. Papiers McMartin, MG 24,
C 37, p. 48. Fac-similé; l'original est aux Archives de
l'Ontario.

Le canal fut ouvert à la navigation et tous les officiers
du corps des Royal Engineers quittèrent Bytown pour
Kingston, sur les vapeurs Union et Pumper.

Re. your letter dated
11th August 1832

38

C-55

12

Having received an
order to return to England,
and in consequence of that
I shall give over the command
of the Suddan Canal to Capt-
Robert Boyd, R.E. on the 11th
inst. As next, I trust his
Honour will excuse my
expressing a hope, that his
Honour will have use by
inspecting the said works
prior to that day, feeling con-
fident that his Honour's
opinion will have great
weight with the Govern-
ment, and that all who
like his Honour are judges
of said work will do me the

Yours faithfully
John By

34. Letter from Lieutenant Colonel John By to Lieu-
tenant Colonel J.B. Glegg, Military Secretary,
11 August 1832.

Manuscript Division. RG 8, vol. 55, p. 38.

Colonel By expresses his hope that the canal will be
inspected before his departure for England, and that his
work will be judged as it deserves to be.

34. Lettre du lieutenant-colonel John By au lieutenant-
colonel J.B. Glegg, secrétaire à la guerre, 11 août
1832.

Division des manuscrits. RG 8, vol. 55, p. 38.

Le colonel By souhaite que le canal soit inspecté avant
son départ pour l'Angleterre et que son travail soit jugé
à sa juste valeur.

the justice to speak of the
work as they deserve. I there-
fore most respectfully solicit
his Lordship will honor me
by naming any time between
the 25th instant & the 1st of Sept.
next, that I may have every-
thing ready to conduct the Lord-
ship through the Udon Canal

I have the honor to be

in your most obedient
Humble Servant

John B.
Lt. Col. R. B. B. B.
in the service



35. First Eight Locks, Bytown, Station No. 1, 1832.

By John Burrows (1789–1848).

Brush and brown wash and watercolour over pencil:
226 × 318 mm.

Inscribed in pen and brown ink, recto l.r.: *J.B./1832*; in pencil, u.r.: 2; in pencil, verso t.: *Bytown view from Hull side of Ottawa River way back in the 30 thirties* [bracket]/...; verso c.: *No 2/Ottawa Locks*

Picture Division. Negative No. C-92930.

35. Les huit premières écluses, station n° 1, Bytown, 1832.

Par John Burrows (1789–1848).

Pinceau, lavis brun et aquarelle sur graphite :
226 × 318 mm.

Inscription à la plume et à l'encre brune, recto b.d. : *J.B./1832*; au graphite, h.d. : 2; au graphite, verso h. : *Bytown view from Hull side of Ottawa River way back in the 30 thirties* [crochet]/...; verso c. : *No 2·Ottawa Locks*

Division de l'iconographie. Négatif n° C-92930.



36. First Eight Locks, Bytown, Station No. 1, ca. 1832.

By John Burrows (1789-1848).

Brush and brown wash and watercolour over pencil, with scraping out; apparently with additions by William Clegg in pen and brown ink and blue crayon: 227 × 315 mm.

Inscriptions attributed to William Clegg, in pen and brown ink, recto u.l.: S. [?] Wm. Clegg/First Eight Locks Bytown/and Sappers Cut Stone Bridge. . .; recto l.l.: taken [at h]igh water. . .; recto l.r.: Hull/Landing; in pencil and blue crayon, verso c.: Sketch/[No] 1 of No 1 Station/1.8 Locks

Picture Division. Negative No. C-1201.

36. Les huit premières écluses, station n° 1. Bytown, vers 1832.

Par John Burrows (1789-1848).

Pinceau, lavis brun et aquarelle sur graphite, avec raclages; comporte apparemment des surcharges par William Clegg, à la plume et à l'encre brune et au crayon bleu : 227 × 315 mm.

Inscriptions attribuées à William Clegg, à la plume et à l'encre brune, recto h.g. : S. [?] Wm. Clegg/First Eight Locks Bytown/and Sappers Cut Stone Bridge. . .; recto b.g. : taken [at h]igh water. . .; recto, b.d. : Hull Landing; au graphite et au crayon bleu, verso c. : Sketch/[No] 1 of No 1 Station/1.8 Locks

Division de l'iconographie. Négatif n° C-1201.



37. Oliver's Ferry, 1830.

By Major General James Pattison Cockburn (1779–1847).

Brush and brown wash over pencil: 152 × 237 mm.
Inscribed in pencil, verso l.c.: *Ollivers' Ferry — 20th Aug^t 1830/Rideau Lake—*

Picture Division. Negative No. C-12484.

According to local legend, the name Oliver's Ferry was changed to Rideau Ferry after human skeletons were discovered beneath of the house of ferryman Oliver, who sometimes gave weary and wealthy travellers a bed for the night.

37. Oliver's Ferry, 1830.

Par le major général James Pattison Cockburn (1779–1847).

Pinceau et lavis brun sur graphite : 152 × 237 mm.
Inscription au graphite, verso b.c. : *Ollivers' [sic] Ferry — 20th Aug^t 1830/Rideau Lake—*

Division de l'iconographie. Négatif n° C-12484.

Selon une légende locale, le nom Oliver's Ferry fut changé en celui de Rideau Ferry, lorsqu'on découvrit des squelettes humains sous la demeure du passeur Oliver, lequel fournissait parfois un lit pour la nuit à des voyageurs fatigués et à la bourse bien garnie.



38. **Kingston Mills, Station No. 22, ca. 1835.**

By John Burrows (1789-1848).

Brush and brown wash and watercolour over pencil:
226 × 318 mm.

Inscribed in pencil, recto u.r.: 23; in pencil, verso c.:
No 23/Kingston Mills Locks.

Picture Division. Negative No. C-92920.

38. **Kingston Mills, station n° 22, vers 1835.**

Par John Burrows (1789-1848).

Pinceau, lavis brun et aquarelle sur graphite :
226 × 318 mm.

Inscription au graphite, recto h.d. : 23; au graphite,
verso c. : *No 23/Kingston Mills Locks.*

Division de l'iconographie. Négatif n° C-92920.

Major Soppor

I have mustered the Company at the Johnnies
and have called for Volunteers, In behavior
of McGoyle & Gowans, the general part of
the Company do not like Mr Gowans
for single, but artfully mostly willing
to Volunteer for the Queen and Constitution.

The following are the names of Mr Gowans
Volunteers

Hugh Henderson
Richard Grooten
William Bell
James Green Junr
John Bonnet
William Brine
Abraham Bell
John Moller
Patrick Deany Senr
Joseph Barker
Arthur Henderson
Charles Kennedy
Robert Barker
John McAlister
Timothy Casper
James McCarthy
James Conely
Thomas Little
John McDonald
Abigail Reid Senr

The.

Nutcracker North Crossby
Com^d is one handed
and fighting, the
were all present but one
person the name of
Charles Reid, Miler 10th

I am Sir your most
Oblt Servant
Jas^{ts} James Bilton

39. Letter from Sergeant James Bilton to Major Soppor, 25 December [1837].

Manuscript Division. Charles Jones Papers, MG 24, B 7, vol. 2, p. 540.

List of men willing to "volenter for the Queen and Concetution."

39. Lettre du sergent James Bilton au major Soppor, 25 décembre [1837].

Division des manuscrits. Papiers Charles Jones, MG 24, B 7, vol. 2, p. 540.

Liste de volontaires désireux de s'enrôler pour la défense de la reine et de la constitution.

P. 1. 14.

259

W. Wright, Officer
Bolton 5th July 1838.

With reference to your letter
of the 2nd inst. I beg to acquaint
you that the Post Office having ordered
Posts to be established at Germanoquet,
St. Charles, Pointe St. Louis & Lévis,
I should hope it would be the means
of deterring Johnson, or any other of the
disaffected persons connected with him
from attempting the destruction of any
of the locks of the Canal.

Yours &c.

Wm. Wright, M.L.
Canada.

41. Letter from Lieutenant Colonel Wright to Captain Bolton, 5 July 1838.

Manuscript Division. RG 8, vol. 59, p. 198.

Colonel Wright's reply to Captain Bolton, promising posts to protect the canal.

41. Lettre du lieutenant-colonel Wright au capitaine D. Bolton, 5 juillet 1838.

Division des manuscrits. RG 8, vol. 59, p. 198.

Réponse du colonel Wright qui promet au capitaine Bolton des postes militaires pour défendre le canal.

Journal Nicholson Rapids 1838	
Tuesday 3	Laborers Clearing Flood Wood from of the Dam.
Wednesday 4	1. P.M. Rapid down the Margaret Steamer with one barge in Tow
"	Laborers Repairing a Breach in the Embankment
"	10 P.M. Rapid down the Bytown Steamer
Thursday 5	3. P.M. Rapid down the Rideau Steamer With 1 Barge in Tow.
"	5. P.M. Rapid up the Margaret Steamer With 3 Barges in Tow
"	Rec'd a Letter for Lockmaster at Banette's sent a Laborer with some Laborers employed repairing a Breach in Embankment
Friday 6	2. P.M. Rapid up the Bytown Steamer With 7 Barges in Tow.
"	Laborers Repairing Embankment.
Saturday 7	5. A.M. Rapid down the Catarague Steamer
"	10. A.M. Rapid up the Rideau Steamer With 4 Barges in Tow.
"	Laborers Repairing Embankment and attending Carpenter to repair the frame of Washhole
Sunday 8	2. P.M. Rapid up the Catarague Steamer with 4 Barges 1 Battalion and 2 Guns & boats in Tow
"	Capt = Bolton Senior Royal Engineer on Board.
"	Laborers in Attendance
Monday 9	9. Am. Rapid down the Margaret Steamer.
"	Laborers Clearing away Rubbish &c. from New Quarters
Tuesday 10	1/2 Past 10 A.M. Rapid down the Bytown Steamer Capt = Bolton on Board

42. Excerpt from Lockmaster's Journal, Nicholson's Lock, 8 July 1838.

Federal Archives Division. RG 43, vol. 1878.

Mention of Captain Bolton passing through the lock with troops and gunboats.

42 Extrait du journal du maître-éclusier, à l'écluse de Nicholson, 8 juillet 1838.

Division des archives fédérales. RG 43, vol. 1878.

Indication du passage des canonnières et des troupes commandées par le capitaine Bolton.



43. **Boatloads of British troops at Jones Falls, Rideau Canal, ca. 1838.**

By Major General Philip John Bainbrigge (1817–1881).

Watercolour over pencil, with some scraping out:
154 × 222 mm.

Inscribed in pencil, recto l.c.: *Jones Falls*; in pencil
verso c.: *Jones' Falls Rideau/circa 1838*.

Picture Division. Negative No. C-11835.

43. **Transport naval de troupes britanniques à Jones Falls, canal Rideau, vers 1838.**

Par le major général Philip John Bainbrigge (1817–1881).

Aquarelle sur graphite, avec raclages : 154 × 222 mm.

Inscription au graphite, recto b.c. : *Jones Falls*; au
graphite, verso c. : *Jones' Falls Rideau/circa 1838*.

Division de l'iconographie. Négatif n° C-11835.



44. "Plan of By Town Shewing the proposed fortifications. Land taken from Mr. Sparks. Lot No. C in Con. C also Crown Reserve O." 25 August 1838.

By Captain D. Bolton and John Burrows.

Coloured manuscript; 107.4 × 62.5 cm. [irregular shape].

National Map Collection.

The proposed fortifications were for Barrack Hill, now known as Parliament Hill.

44. « Plan of By Town Shewing the proposed fortifications. Land taken from Mr. Sparks. Lot No. C in Con. C also Crown Reserve O. » [Plan de Bytown avec indication des fortifications proposées. Terres acquises de M. Sparks. Lot n° C de la concession C, également Terres de la Couronne O], 25 août 1838.

Par le capitaine D. Bolton et John Burrows.

Manuscrit en couleurs : 107,4 × 62,5 cm [irrégulier].

Collection nationale de cartes et plans.

On peut voir les fortifications proposées pour la Colline des casernes, aujourd'hui la Colline parlementaire.

II. Commerce and Industry on the Canal

II. Le canal à l'ère du commerce et de l'industrie

In going through the Rideau Canal, I was forcibly struck with the number of towns which had sprung up in a very short time, and with the fine forests of oak and other timber which had, by means of the canal, become valuable, which before were useless.

Sir Charles Ogle, M.P.¹⁵

En parcourant le canal Rideau j'ai été fortement frappé par le nombre de villes qui ont poussé comme des champignons et par les belles forêts de chênes et d'autre bois d'œuvre qui étaient autrefois sans intérêt et qui sont devenues exploitables grâce au canal.

Sir Charles Ogle, parlementaire¹⁵

Sir Charles' statement, given as evidence before the Parliamentary Committee on Papers relating to the Rideau Canal in 1831, tells something about the immediate impact of the canal on the population and industry in its vicinity.

The first commercial navigation of the entire length of the canal occurred in July 1832, when the *Pumper* steamed from Kingston, where she had been built in 1829, to Bytown, carrying a load of passengers, 200 barrels of flour and 60 barrels of pork. But since the primary function of the canal was ostensibly military, the Royal Engineers retained responsibility for its maintenance and staff until 1856.

Before his departure, Colonel By had prepared a list of names for the proposed canal establishment. Captain Bolton was to succeed him as superintending engineer, and many ex-sappers and workmen on the canal were named as lockmasters and other employees. By had argued for blockhouses to be built at all the locks, and for a large fortification on the site of the present-day Parliament Buildings. But in the end, blockhouses were erected only at Newboro, the Narrows, Merrickville and Kingston Mills. All were two-storey buildings, 24 feet square, with stone walls four feet thick and tin roofs, "as tin remains free from rust in this climate for upwards of sixty years."¹⁶

It was only a few years before the fortifications were needed. The 1837 Rebellion in Upper Canada was followed by the threat of invasion from the United States, where many dissidents had found refuge. Because of this danger, a series of smaller fortifications, square single-storey structures with loopholes to shoot through, was built along the canal. After 1850 the emphasis shifted from defense to commerce, and wooden buildings, storehouses and dwellings for the lockmen were constructed beside the canal.

Le témoignage de Sir Charles, présenté devant le comité parlementaire chargé d'enquêter sur les affaires du canal Rideau, en 1831, illustre bien les répercussions immédiates de la construction du canal sur la population et l'industrie avoisinantes.

La première navigation commerciale sur la totalité du tracé du canal survint en juillet 1832 lorsque le vapeur *Pumper* appareilla de Kingston (où il avait été construit en 1829) pour rallier Bytown, en transportant des passagers et une cargaison de 200 tonnes de farine et de 60 tonnes de viande de porc. Cependant, comme le canal avait été construit essentiellement à des fins militaires, on continua jusqu'en 1856 à confier la responsabilité de son administration au personnel des *Royal Engineers*.

Le colonel By avait préparé, avant son départ, une liste de noms de candidats susceptibles d'assurer l'administration du canal. Le capitaine Bolton lui succéda comme ingénieur en chef, tandis que de nombreux anciens sapeurs et ouvriers se virent nommés éclusiers ou héritèrent d'autres postes. By avait insisté pour que l'on construisît des blockhaus aux emplacements de toutes les écluses et pour que l'on érigeât une solide ligne de défense sous forme de fortifications tout autour du site du Parlement actuel. Les blockhaus ne furent finalement construits qu'à Newboro, aux Narrows, à Merrickville et à Kingston Mills : il s'agissait de maisons de deux étages, de 24 pieds carrés, dont les murs de pierre avaient quatre pieds d'épaisseur et dont les toits étaient faits d'étain, « parce que ce matériau peut, sous ce climat, résister à la rouille plus de soixante ans »¹⁶.

Il faut dire que les fortifications n'apparaissaient indispensables que depuis quelques années. En effet, la rébellion qui avait éclaté en 1837 dans le Haut-Canada s'était accompagnée de la menace d'une invasion par les États-Unis, pays dans lequel de nombreux dissidents avaient d'ailleurs trouvé

The canal was continually plagued by financial problems. Colonel By had hoped that the tolls charged and the rents paid for the use of Ordnance land would exceed expenses, but this was never the case. Even before the canal's opening, the merchants on the St. Lawrence route, concerned about competition, had lowered their cartage rates to prevent loss of trade to the canal. The Rideau system was, in fact, less direct and slower because of its many locks, and thus only marginally viable as a trading route. But it was still extremely useful for local traffic, and for the burgeoning local timber trade.

The British authorities were unhappy about the canal's low revenues. With the outbreak of the Crimean war in 1853 and the resulting need for troops in Europe, they wasted no time in withdrawing troops from Upper Canada and relinquishing control of the canal. The Colonial Assembly was not enthusiastic about assuming this financial burden, but when London offered to include the Ordnance land bordering the canal as well, the offer was accepted. The canal changed hands in 1856. After Confederation, it passed into the care of various governmental departments. Since 1972, it has been administered by Parks Canada.

Steamboats had begun to ply the Ottawa river as early as 1819, with Philemon Wright's *Union of the Ottawa*. Early lock records show that many manually propelled vessels passed through, such as canoes, bateaux and Durham boats. But from the opening of the canal, the principal commercial carriers were small side paddle-wheel and multi-purpose steamers towing barges. The unpowered barge was not displaced by the cargo steamer until after 1890. By had always envisaged steam-powered trade on the canal, and had done his best to ensure it by rejecting tow paths and insisting on larger locks. But the locks were never large enough to accommodate lake carriers, so goods had to be transferred from lake boats to smaller vessels at Kingston.

Before returning to England, By had also prepared a lengthy list of rates and dues to be charged on the Rideau. It covered passengers, farm animals, dry goods, flour, salt, fish, "spirituous liquors", potash, lumber, iron, stone and many other categories. Cabin passengers from Kingston to Bytown paid four shillings; the fare for a pig, sheep or calf,

refuge. C'est pourquoi l'on construisit une série de fortifications mineures tout le long du canal : c'étaient des constructions carrées à un étage, dont les murs étaient simplement percés de meurtrières afin de pouvoir tirer sur les assaillants éventuels. Ce n'est qu'à partir de 1850 que l'accent fut mis sur la défense de la navigation commerciale et que l'on édifia des bâtiments, des entrepôts et des demeures en bois pour les éclusiers, près du canal.

Les problèmes financiers ne cessèrent de jalonner l'administration du canal. By avait espéré que les péages et que les loyers versés pour l'utilisation de la voie d'eau ou des propriétés de la Direction des magasins militaires combleraient les dépenses, mais ce ne fut jamais le cas. Déjà, avant même l'ouverture du canal dont ils craignaient la concurrence, les négociants qui empruntaient la route du Saint-Laurent avaient réduit leurs tarifs de transport pour éviter de perdre le commerce au profit du canal. En fait, le réseau du canal Rideau est moins direct et plus lent en raison des nombreuses écluses à franchir : il ne constitue donc, en tant que moyen de communication commerciale, qu'une voie marginalement rentable. Il n'en demeure pas moins qu'il était extrêmement utile pour la navigation et pour le commerce local de bois d'œuvre qui prenait alors son essor.

Les autorités britanniques manifestèrent leur déception face aux faibles revenus générés par le canal. Avec l'éclatement de la guerre de Crimée, en 1853, et leur besoin de disposer de troupes en Europe, elles ne tardèrent pas à décider de rapatrier les troupes qui se trouvaient dans le Haut-Canada et à abandonner l'exploitation du canal. L'assemblée coloniale ne se montra pas du tout enthousiaste face à l'idée d'assumer ce fardeau financier ; mais elle finit par accepter quand Londres lui offrit en même temps les propriétés foncières militaires qui bordaient la voie d'eau. L'administration du canal changea de mains en 1856. Après la naissance de la Confédération, divers ministères prirent tour à tour la charge de l'administration du canal — depuis 1972, cette responsabilité est confiée à Parcs Canada.

Les navires à vapeur avaient commencé à faire la navette sur la rivière des Outaouais dès 1819, avec l'*Union of the Ottawa* de Philemon Wright. Les premiers registres des écluses montrent qu'elles étaient empruntées par de nombreux bateaux

travelling less comfortably, was only sixpence. Although the rates changed, the items on this list varied little during the next fifty years.

One of the first “forwarders”, or shippers, on the Rideau was Robert Drummond, a prominent contractor on the canal who had built the locks and dam at Kingston Mills. He also built two steamboats: the *Pumper* and, in 1831, the *John By*. The latter, despite her name, drew too much water to float on the Rideau Canal. By 1833, Drummond operated a weekly service on the canal with the steamer *Rideau*. Lock records show that in 1834 he carried 3,000 bushels of wheat from Kingston to Thomas MacKay’s mill in New Edinburgh, near Bytown. His cargoes also included potash, liquor, pork, ham and cheese, supplies often destined for lumber camps on the Ottawa River.

Immigration from the British Isles was very heavy during the period of the 1830s and 1840s. In 1827, 12,648 immigrants arrived at Quebec City. By 1832, the number had risen to 51,746.¹⁷ Most of the newcomers took the longer but less arduous route via the Ottawa River and Rideau Canal to settle in Upper Canada. Among the shippers on the alternate routes, competition for the immigrant passenger trade was fierce. One Irish woman with three young children, persuaded to use the St. Lawrence route with its frequent portages, spent three weeks on a Durham boat and arrived in Kingston penniless — surely a longer and harder voyage than one aboard a steamer or decked barge on the Rideau. It has been estimated that traffic on the Rideau Canal reached a peak of 89,000 immigrants in 1847 and declined to 26,000 in 1848 after the St. Lawrence River canals opened.

The early traffic patterns on the Rideau consisted primarily of steamers, loaded with merchandise and immigrants, towing empty barges from Montreal to Bytown, and then up the canal to Kingston. Here the goods were transferred to Great Lakes vessels, and the barges were loaded with goods to go back to Montreal for export to Britain. In 1841 there were 24 steamers, three self-propelled barges and 171 unpowered or tow barges serving the Rideau and the triangular run between Montreal, Ottawa and Kingston. In 1846, two events changed the trade pattern. The Repeal of the Corn Laws in Britain meant reduced protection for colonial goods exported there. The Ameri-

propulsés manuellement tels que des canoës, des bateaux à rames et les vaisseaux Durham. Les principaux bateaux de transport à utiliser le canal après son inauguration furent de petits bateaux à aube et des vapeurs polyvalents qui remorquaient des chalands. Du reste, ces chalands sans aucun moyen de propulsion propre ne furent détrônés par les bateaux à vapeur qu’après 1890. By avait toujours envisagé la possibilité que les navires à vapeur puissent emprunter le canal pour la navigation commerciale ; aussi avait-il fait tout son possible pour qu’on rejette l’idée de chemins de halage et qu’on construise à la place de plus larges écluses. Malheureusement, les écluses ne furent jamais assez larges pour laisser passer les navires de transport utilisés sur les lacs ; il fallait donc transférer les marchandises de ces bateaux sur des vaisseaux plus petits, à Kingston.

Avant de retourner en Angleterre, By avait pris soin de préparer une longue liste des tarifs et des droits pour l’utilisation du canal Rideau : elle concernait aussi bien les passagers que le bétail, les articles de mercerie, la farine, le poisson salé, les boissons alcooliques, la potasse, le bois d’œuvre, le fer, les pierres et d’autres catégories de marchandises. Les passagers qui se rendaient de Kingston à Bytown devaient, par exemple, verser une redevance de quatre shillings alors qu’elle n’était que de six pence pour le bétail qui était transporté dans des conditions moins confortables (porcs, moutons ou veaux). Les tarifs demandés ont varié au cours des cinquante années suivantes, mais les différentes catégories prévues ont peu changé.

Robert Drummond, qui fut l’un des plus importants entrepreneurs du canal et qui construisit les écluses et le barrage de Kingston Mills, fut aussi l’un des principaux « expéditeurs », ou affréteurs, du canal Rideau. Il construisit même deux bateaux à vapeur, le *Pumper*, et, en 1831, le *John By*. Mais, en dépit de son nom, le second avait un tel tirant d’eau qu’il ne pouvait emprunter le canal. Néanmoins, en 1833, Drummond inaugura un service de liaison hebdomadaire sur le canal avec le vapeur *Rideau*. Les registres des écluses indiquent qu’il a transporté, en 1834, 3000 boisseaux de blé de Kingston jusqu’à la minoterie de MacKay, à New Edinburgh, près de Bytown. Les cargaisons comprenaient aussi de la potasse, des boissons alcooliques, du porc, du jambon, du fromage, c’est-à-dire des marchandises souvent destinées

can Drawback Act, gave Canadian shippers duty-free access to the American canal and river systems. Hence the trade patterns became increasingly north- and south-oriented after 1850.

Between 1850 and 1890, technological changes on the canal were many. The propellor replaced the paddle-wheel, and the noisy high-pressure engine replaced the low-pressure one. Coal displaced wood as fuel, and the function of vessels became more specialized. Tugboats took over towing barges; steamboats were either freight boats or larger, more splendid passenger boats. The first luxury steamer, the *Rideau Belle*, appeared on the canal in 1885. She boasted cherrywood panelling, sky-blue ceilings and green velvet drapes in the dining saloon and well-appointed staterooms.

During this period, traffic on the canal reflected an established society rather than a pioneer one. Mining products and cheese were more important than wheat and flour, and the square timber trade was diminishing rapidly as the forests dwindled. The communities that sprang up along the canal made use of the waterway to transport cargo and passengers. Thousands of boardfeet of lumber were produced in the mills beside the canal and were sold to the United States. Benjamin Tett and the Chaffey, Moss Kent Dickinson, Harold Foster and Daniel Noonan were prominent shippers or "forwarders" of the time. Their fleets carried varied cargoes reflecting an industrial lifestyle.

Around the turn of the century, in the late Victorian era and the Edwardian period, the canal prospered along with the rest of Canada. Traffic in minerals and manufactured goods boomed. With the coming of the luxurious excursion steamers, passenger service soared until 1910 and then diminished steadily until it ended in 1935.

New vessels appeared on the Rideau, including two government patrol boats, the *Loretta* and the *Ella C*. The *Loretta*, with a crew of five, also served as a tugboat when needed and had a comfortable stateroom for the use of the canal superintendent. Dredges were necessary to keep the channel navigable. Perhaps because of the reduction in traffic, small dual-purpose steamers carrying both freight and passengers reappeared after an absence of many years. The amount of freight carried on the canal went steadily downhill. In 1888 tonnage carried on the Rideau was one-sixth of

aux camps de bûcherons qui se trouvaient le long de la rivière des Outaouais.

L'immigration en provenance des Îles britanniques fut très forte au cours des années 1830 et 1840. La ville de Québec accueillit ainsi 12 648 immigrants en 1827; leur nombre était passé à 51 746 en 1832¹⁷. La plupart des nouveaux venus prirent le chemin le plus long mais le plus facile, c'est-à-dire qu'ils empruntèrent la rivière des Outaouais et le canal Rideau pour aller s'établir dans le Haut-Canada. La concurrence était alors féroce entre les armateurs de bateaux qui proposaient d'autres routes possibles aux passagers. C'est ainsi que l'un d'entre eux persuada une Irlandaise, accompagnée de ses trois enfants, de passer par le fleuve Saint-Laurent (avec ses portages fréquents) plutôt que par une autre route : elle mit trois semaines, à bord d'un bateau Durham, pour arriver à Kingston sans le sou, autrement dit en ayant fait un voyage plus long et plus difficile que si elle avait voyagé à bord d'un vapeur ou d'une péniche sur le canal Rideau. On estime que le trafic de passagers sur le canal a atteint un sommet de 89 000 immigrants en 1847, le chiffre baissant à 26 000 en 1848, après l'ouverture des canaux du fleuve Saint-Laurent.

À l'origine, le trafic commercial sur le canal Rideau se composait essentiellement de bateaux à vapeur, chargés de marchandises ou d'immigrants et tirant des chalands vides de Montréal à Bytown. Ces bateaux remontaient ensuite le canal jusqu'à Kingston où les marchandises étaient transbordées sur les vaisseaux des Grands Lacs, tandis que les chalands étaient chargés de marchandises à destination de Montréal d'où elles seraient exportées en Grande-Bretagne. En 1841, 24 bateaux à vapeur, 3 péniches automotrices et 171 chalands desservaient le canal Rideau et couvraient le triangle Montréal-Ottawa-Kingston. Deux circonstances vinrent changer la structure des échanges commerciaux en 1846 : l'abrogation des lois sur les grains (*Corn Laws*), en Angleterre, qui diminua la protection dont jouissaient les marchandises coloniales importées dans ce pays; et l'*American Drawback Act*, qui permit aux affréteurs canadiens d'accéder désormais au réseau des rivières et des canaux américains sans avoir à verser des droits de passage. En conséquence, après 1850, l'axe commercial prit de plus en plus une orientation nord-sud.

that carried on the St. Lawrence canals. By 1928, cargo on the Rideau was only 51,999 tons, compared to 8,411,542 on the St. Lawrence.¹⁸

Prominent in the passenger trade were the Ottawa Forwarding and Transportation Company and the Rideau Lakes Navigation Company, whose shareholders lived in Kingston, Ottawa and New York. Passenger boats such as the *Rideau King* and the *Rideau Queen* made connections with steamship and railway lines in both Canada and New York. The excursion companies publicized the Rideau through brochures and maps, showing attractive summer hotels beside lakes teeming with fish, and extolling the convenience of a leisure cruise connected to overnight train service. The licensed passenger load of the *Rideau King* was 350, and a passenger on the round-trip cruise could relax on a velvet sofa in the lounge, entertained by a pianist; dine in the elegant saloon with its pressed-back chairs and fanshaped napkins; stretch out in a stateroom complete with wash-basin — at a total cost of less than twenty dollars.

What were the duties and problems of the men who operated the canal? At the beginning, the lockmasters' responsibilities were to operate and repair the locks, collect rents and duties, and maintain a daily journal. Today these volumes, available for many locks from 1834 to 1950, provide a wealth of information about the history of the canal.

Lockmasters had to be able to read, write legibly and do simple accounting. They also had to be in good health and of steady moral character. There were three categories of lockmasters, depending on the importance of the post. Most of them were provided with defensible houses and were permitted to cultivate a garden — perquisites that made it possible to obtain “a good class of man at this low rate”¹⁹ of three shillings and six-pence per day for the lowest category.

But malaria and the long hours of exposure to bad weather did little to make the position appealing — especially to the temporary labourers who had none of the lockmaster's privileges. Drunkenness was a constant staff problem. Nevertheless, many lockmasters served long terms and passed on the position to their sons. This situation still occurred after the government took over the administration of the canal and reduced the num-

De 1850 à 1890, il y eut de nombreux changements technologiques sur le canal. Ainsi, les navires à hélice remplacèrent ceux qui étaient propulsés par des roues à aube, tandis que les moteurs à basse pression se substituaient aux moteurs à haute pression particulièrement bruyants. Le combustible utilisé n'était plus le bois mais le charbon, et les navires se spécialisaient de plus en plus. Les remorqueurs remplaçaient les chalands; il y avait désormais des navires à vapeur spécialisés dans le transport de marchandises, ou des plus gros, plus luxueux, pour le transport des passagers. Le premier vapeur de luxe, le *Rideau Belle*, apparut sur le canal en 1885. On en faisait l'éloge pour ses lambris en bois de cerisier, ses plafonds de couleur bleu-ciel, ses rideaux de velours vert dans la salle à manger et ses confortables cabines de luxe.

Pendant cette période, les passagers appartenaient plutôt à la « bonne société » qu'à la race des pionniers. Au niveau du transport des marchandises, on comptait plus de produits miniers et de fromage que de blé ou de farine; le fret de bois d'œuvre diminuait rapidement à mesure que la coupe éclaircissait les forêts. L'éclosion des collectivités le long du canal favorisait son utilisation pour voyager et transporter les marchandises. Des milliers de pieds de planches de bois d'œuvre sortirent alors des scieries établies près du canal pour être vendues aux États-Unis. À cette époque, les affréteurs les plus importants étaient Benjamin Tett et les Chaffey, Moss Kent Dickinson, Harold Foster et Daniel Noonan. Leurs flottes transportaient des cargaisons qui reflétaient bien le mode de vie de cette époque industrielle.

Au tournant du siècle, à la fin de l'ère victorienne et au cours du règne du roi Édouard, la prospérité du canal alla de concert avec celle de tout le reste du Canada. Le trafic des minerais et des articles manufacturés connut un essor sans précédent, tandis que le transport des passagers, avec la venue des vapeurs pour croisières de luxe, ne cessa de croître jusqu'en 1910, pour diminuer progressivement jusqu'en 1935, alors qu'il cessa complètement.

On ne tarda pas à voir de nouveaux navires sur le canal, y compris deux patrouilleurs appartenant au gouvernement : le *Loretta* et l'*Ella C*. Le premier des deux disposait d'un équipage de cinq personnes et pouvait servir de remorqueur au besoin; l'administrateur en chef du canal pouvait aussi y disposer d'une très confortable cabine de

ber of staff and the length of service by lockmasters.

In 1847, uniforms were issued to lockmasters to emphasize their position and to give them authority over troublemakers. The blue, scarlet and grey uniform was supplied annually and the greatcoat biennially, as was the army custom. There was even an order by Superintendent Phillips in 1903 for ten dozen straw hats for the canal staff. Three dozen were to have the word "Lockmaster" in gold letters, five dozen the word "Lockman" in silver and two dozen "Bridgeman", also in silver. Unfortunately, no pictures of the men in uniform have been found. The one surviving photograph of a relaxed Arthur Jones fishing beside the canal is probably not typical of the lockmasters' attitude. The photograph was taken around 1915, the age of recreation on the canal. Members of his family had served as lockmasters at Smiths Falls for several generations. In 1890, one of them was told by the authorities "to make the station look as if there was someone in charge."²⁰

Most of these men took great pride in the appearance of their stations. On retirement, many received the Imperial Service Medal, awarded by the British government for 25 years of devotion as a civil servant.

In general, the management of the canal worked well, despite the inevitable disputes between the lockmaster and his helpers. But there was often conflict between the lockmaster and his neighbours, because of personal animosity and the lockmaster's position as a government employee.

Throughout the nineteenth century, several groups were in conflict over the role of the canal. Farmers wanted the water levels low, millers needed a constant supply of water, while canal officials often had to regulate the flow to preserve the high level required by cargo vessels. Controversy was most common in areas where the waterway caused flooding, and farmers tried to reduce the water level. One such farmer blamed the destruction of his crops on a lockmaster "who, when he gets drunk, swears he will drive the bass up to the peoples' doors"²¹ by raising the water level. The submerged stumps of the "drowned land" caused by flooding were a menace to navigation until proper buoys were installed in this century.

Des dragueurs s'avéraient nécessaires pour maintenir la navigabilité du chenal alors que de petits vapeurs polyvalents destinés au transport de fret et de passagers — situation normale il y a cinquante ans — réapparaissaient sur le canal en raison probablement de la baisse du trafic.

Pourtant, les quantités de fret transportées dégringolaient rapidement. Le tonnage transporté sur le canal Rideau en 1888 ne représentait que le sixième de celui qui passa par les canaux du Saint-Laurent. Les chiffres respectifs étaient de 51 999 tonnes et de 8 411 542 tonnes en 1928¹⁸.

Au point de vue du transport des passagers, les compagnies de navigation les plus importantes étaient l'Ottawa Forwarding and Transportation Company et la Rideau Lakes Navigation Company, dont les actionnaires demeuraient à Kingston, Ottawa et New York. Le *Rideau King* et le *Rideau Queen* transportaient des passagers et faisaient la jonction avec les lignes de navigation et de chemins de fer, tant au Canada que dans l'État de New York. Les compagnies de navigation qui organisaient des croisières s'efforcèrent de faire connaître le canal Rideau à l'aide de brochures et de cartes. On y mentionnait les noms des hôtels attrayants, construits sur les bords des lacs regorgeant de perches, et on y vantait les agréments d'une croisière avec correspondances pour le train de nuit. Le *Rideau King* disposait d'un permis de transport de 350 passagers et ceux-ci pouvaient se prélasser sur les sofas de velours du salon tout en écoutant les mélodies jouées par un pianiste, aller dîner dans une salle à manger élégante et s'y asseoir dans de confortables chaises cintrées, devant des tables ornées de serviettes en éventail, et, finalement, se reposer dans des cabines de luxe dotées de lavabos. Ils pouvaient profiter des repas, des cabines et de la croisière pour la modique somme de \$20.

Quels étaient alors les fonctions et les problèmes des personnes qui avaient la responsabilité du canal? Au début, les tâches des éclusiers consistaient à faire fonctionner et, éventuellement, à réparer les écluses, à percevoir les loyers et les droits de passage, et, finalement, à tenir un journal quotidien. Ces registres, tenus à la plupart des écluses entre 1834 et 1950, nous permettent de disposer aujourd'hui d'une mine de renseignements sur la vie du canal.

As industry developed, the conglomeration of wharves and warehouses at Ottawa escalated. Photographs show huge piles of lumber and coal on the wharves at the canal entrance and many documents contain complaints about logs and refuse making the water there impassable. In addition, millers caused problems when they dumped refuse into the canal. At Ottawa, even the entrance bay to the canal was frequently blocked with logs and sawdust. Conditions improved somewhat after the "Bylaws for the Better Regulation of the Wharves around the Rideau Canal Basin" were issued in 1875.

From 1891 the dredge *Rideau* was in service, and by 1911 the canal's equipment included two dredges, a tug, two dumping scows and a wood scow. The patrol boat *Loretta* was the pride of the Rideau fleet. Superintendent Phillips' cabin was kept immaculate, and while he was on board the steward (who served as a deckhand at other times) wore a white uniform coat and apron and followed detailed instructions as to his duties and behaviour. Besides all the men on duty at the locks, a seasonal staff of artisans was hired to repair the stonework and the mechanical equipment at the stations on the canal.

In the winter, locks all along the canal were used to store vessels for a fee. In 1887, it cost \$8 to keep a steamer in the basin at Ottawa and \$50 to store one in a lock. Special permission and an additional \$10 were needed to carry out minor repairs in a lock. One could even build a vessel there over the winter for \$25, provided all refuse was removed by spring.

As this century began, regulations concerning navigation and cargoes became increasingly complex. The only simplification was in regard to tolls, which were abolished in 1903.

The operational problems did not bother William Henry Kingston, an observant traveller who wrote an account of his voyage down the canal in 1855. He commented on everything he saw: the "drowned land", the lockmasters in their "undress" uniforms, the rock shaped like Wellington's profile at Brewers Falls, the woman with twins on board the boat, and the fifty-four stoves unloaded at Smiths Falls. When the boat finally arrived at the quay in Ottawa, Kingston remarked upon the eight locks descending like huge steps, and far below, beyond the mighty Ottawa River, the wide

Pour pouvoir assumer la charge d'éclusier, il fallait que le postulant sache lire et écrire lisiblement et qu'il soit également capable de tenir une comptabilité sommaire. Il lui fallait aussi faire preuve d'une bonne santé et d'une bonne moralité. Les éclusiers se rangeaient en trois catégories, selon l'importance du poste qui leur était confié. La plupart d'entre eux pouvaient jouir d'une maison défendable et d'un potager, autant d'avantages qui permettaient de disposer de « gens fiables malgré le bas salaire »¹⁹ : trois shillings et six pence par jour pour la catégorie la plus basse.

Il n'en demeure pas moins que les éclusiers devaient passer de longues heures dehors par mauvais temps et affronter la malaria, ce qui rendait la fonction peu attirante, notamment pour les travailleurs temporaires qui ne disposaient d'aucun des privilèges des éclusiers permanents. L'alcoolisme du personnel fut un problème constant. Il n'en est pas moins vrai que de nombreux éclusiers assumèrent leurs fonctions pendant de longues années et transmirent ensuite leur charge à leurs fils. Cette situation se poursuivit jusqu'à ce que le gouvernement prit en main l'administration du canal, procédât à des compressions de personnel et réduisit la durée du service des éclusiers.

C'est en 1847 que l'on donna des uniformes aux éclusiers afin de conférer un peu plus de prestige à leurs fonctions et de leur donner un peu plus d'autorité sur les faiseurs de troubles. C'était un uniforme bleu, rouge coquelicot et gris ; il était fourni chaque année alors que le manteau, lui, n'était changé que tous les deux ans, comme c'était alors la coutume chez les militaires. Notons aussi qu'en 1903 Phillips, administrateur en chef du canal, commanda dix douzaines de chapeaux de paille : trois douzaines portaient le mot « lockmaster » (maître-éclusier), écrit en lettres d'or ; soixante chapeaux étaient ornés de l'appellation « lockman » (éclusier), écrite en lettres d'argent ; et, finalement, les deux douzaines restantes portaient le titre « bridgeman » (homme de pont), écrit également en lettres argentées. Nous ne disposons malheureusement pas de portraits d'hommes revêtus de ces uniformes. La seule photo que nous ayons n'est probablement pas typique de l'attitude habituelle du maître-éclusier : il s'agit d'une photo d'Arthur Jones, en train de pêcher tranquillement près de la berge du canal (la photo a été prise aux environs de 1915, à l'époque où le canal servait surtout à la navigation de plaisance). Les membres de sa famille

expanse of forest, plains and streams. He concluded his account with this tribute to the canal:

The scene itself was very grand and very unusual; but still more curious was it to find ourselves in a steamer on the summit of a lofty eminence with a mighty river far far down beneath our feet. We had seen many strange things since we crossed the Atlantic but this was the strangest of all.⁴²

avaient été éclusiers pendant des générations à Smiths Falls et, en 1890, on avait demandé à l'un d'entre eux de « tenir les installations de l'écluse comme si vraiment quelqu'un en avait la charge »⁴⁰.

La plupart de ces employés étaient très fiers de l'apparence des écluses dont ils étaient responsables. Nombre d'entre eux, au moment de prendre leur retraite, se voyaient récompensés de la médaille de l'ordre du Service impérial, attribuée par le gouvernement britannique pour vingt-cinq années de bons et loyaux services comme fonctionnaire.

L'administration de la navigation sur le canal ne posait généralement pas de problèmes si l'on excepte les disputes inévitables qui pouvaient éclater entre le chef éclusier et ses adjoints. Par contre, les conflits étaient beaucoup plus fréquents entre l'éclusier et ses voisins, surtout en raison de l'animosité personnelle ou de la jalousie que suscitait sa qualité de fonctionnaire.

Plusieurs groupes de pression contestèrent le rôle et l'utilisation du canal au cours du XIX^e siècle. En effet, les fermiers de cette époque voulaient que l'on baisse le niveau des eaux, tandis que les minotiers et les propriétaires de scieries désiraient plutôt que le canal les approvisionne en eau. Par contre, les responsables de la gestion du canal, eux, devaient faire tout leur possible pour régulariser le cours du canal de façon à maintenir un niveau satisfaisant pour la navigation des bateaux qui faisaient le transport des marchandises. Les disputes survenaient surtout dans les zones où se produisaient des inondations, les fermiers essayant alors de faire réduire le niveau d'eau du canal. L'un de ceux-ci rejeta la responsabilité de la destruction de ses récoltes sur un maître-éclusier qui, selon lui, lorsqu'il se saoulait, « jur[ait] qu'il fera[it] remonter les poissons jusqu'aux portes des fermiers »⁴¹, et ce, en élevant le niveau des eaux. Les souches d'arbres des terres immergées par les inondations ne cesseraient de constituer un danger pour la navigation jusqu'à ce que des balises adéquates soient installées au cours du siècle.

Parallèlement au développement industriel, le nombre de quais de débarquement et d'entrepôts maritimes ne cessait d'augmenter à Ottawa. Des photographies prises à cette époque montrent que les débarcadères étaient submergés par d'énormes piles de bois en grume et d'imposants tas de

charbon; d'ailleurs, nous disposons de nombreux documents qui révèlent que des plaintes s'élevaient alors quant à la présence des bûches de bois et des rebuts bloquant toute possibilité de navigation sur le canal. Les propriétaires de moulins causèrent aussi des problèmes suite au rejet de leurs rebuts dans le canal : à Ottawa, l'embouchure du canal sur la rivière était fréquemment obstruée par des amas de bûches de bois ou par des nappes de sciure. Les conditions se sont améliorées quelque peu lorsque des règlements vinrent régir l'utilisation des débarcadères (*Bylaws for the Better Regulation of the Wharves around the Rideau Canal Basin*), en 1875.

Le dragueur *Rideau* était en service depuis 1891 et, à partir de 1911, le canal disposait de deux dragueurs, d'un remorqueur, de deux chalands de déversement et d'un chaland à bois. Un bateau patrouilleur, le *Loretta*, faisait l'orgueil de toute la flotte du canal. L'administrateur en chef Phillips y disposait en permanence d'une cabine impeccable et, lorsqu'il montait à bord, il se faisait servir par un steward (qui, le reste du temps, était matelot de pont), portant tablier et uniforme blanc et devant se conformer à des instructions très précises sur les devoirs de sa charge et sur la façon de se conduire. Le personnel permanent de service aux écluses se doublait d'une équipe saisonnière d'artisans chargés de consolider les assises de pierre des écluses et de réparer l'équipement mécanique des stations situées le long du canal.

En hiver, les navires de transport de marchandises pouvaient être immobilisés, moyennant redevance, dans les écluses jalonnant le cours du canal. En 1887, à Ottawa, l'immobilisation d'un vapeur dans le bassin du canal coûtait \$8; les frais s'élevaient à \$50 lorsque c'était dans le sas même de l'écluse. L'utilisation de l'écluse pour des réparations mineures nécessitait une autorisation spéciale et le versement d'une redevance supplémentaire de \$10; on pouvait même y construire un bateau pendant l'hiver, moyennant \$25, à condition de nettoyer les lieux avant le printemps.

La réglementation concernant la navigation et le chargement des marchandises devint de plus en plus complexe au début de notre siècle. Une seule simplification survint : les péages furent complètement supprimés en 1903.

Les problèmes que posait l'exploitation du canal ne parurent pas vraiment gêner William Henry Kingston, voyageur et observateur qui donna un compte rendu de son voyage sur le canal, en 1855. Rien n'échappa à son esprit d'observation : les terrains inondés, les maîtres-éclusiers dans leur « tenue de service », les rochers de Brewer's Falls dont le profil ressemble à celui de Wellington, une passagère accompagnée de deux jumeaux, ainsi que les 54 poêles déchargés à Smiths Falls. Enfin, Kingston ne manqua pas de décrire l'arrivée du bateau à Ottawa, la vive impression que lui causèrent les huit écluses qui étaient pour lui autant de marches de géants, et, plus bas, dans le lointain, le cours grandiose de la rivière des Outaouais, entourée de forêts, de plaines et de cours d'eau. Sa description se termine par l'évocation du sentiment qu'il éprouva alors sur les lieux :

Le paysage, vraiment inhabituel, était en soi grandiose. Mais ce qui était plus étrange encore, c'était de nous trouver nous-mêmes sur le pont d'un vapeur, au sommet d'une hauteur, et de dominer une rivière majestueuse coulant au loin, à nos pieds. Nous avons vu beaucoup de choses curieuses depuis que nous avons traversé l'Atlantique, mais rien de plus étrange que celle-ci.²²



45. Mills at Smiths Falls, showing Frost and Woods Foundry and Machine Shop, ca. 1880.

By W.J. Topley.

National Photography Collection. W.J. Topley Collection. Negative No. PA-8810.

45. Moulins à Smiths Falls, avec vue de la Frost and Woods Foundry and Machine Shop, vers 1880.

Par W.J. Topley

Collection nationale de photographies. Collection W.J. Topley. Négatif n° PA-8810

178

Nominal List of
Royal Sappers & Miners
disbanded 28 July 1831

• Nominal List of ten Commissioned Officers, Privates and Buglers
of the Companies of Royal Sappers and Miners, disbanded at
the Rideau Canal, Upper Canada, in December 1831. —

Rank	Names	Company	Remarks
Colonel	William Addison	7 th	
Captain	Thomas Jenkins	"	
"	William Blythe	15 th	
2 ^d Corporal	Archibald Macgill	7 th	
"	George Hay	"	
"	Samuel McDonald	"	
"	John Richard	15 th	
"	John Jones	"	
"	William Mitchell	"	
Private	Thomas Jones	7 th	
"	Alexander Burns	"	Discharged at the Rideau Canal
"	Henry Hay	"	24 th Decr 1831
"	John McDonald	"	
"	Thomas Green	"	
"	George Webb	"	
"	Charles Taylor	"	
"	James Brown	"	
"	Andrew Green	"	
"	William Macdonald	"	
"	William A. Broad	"	
"	Thomas Tinn	"	
"	Robert Spilman	"	
"	Henry Davis	"	
"	James Hume	"	
"	John Fraser	"	

- 46 Excerpt from "Nominal List of Non-Commissioned Officers, Privates and Buglers of the Companies of Royal Sappers and Miners, disbanded at the Rideau Canal, Upper Canada, in December 1831" 28 July 1834.

Manuscript Division. RG 8, vol. 632, p. 178.

Many of the seventy-one sappers and miners discharged in Upper Canada found permanent work on the canal.

46. Extrait de « Nominal List of Non-Commissioned Officers, Privates and Buglers of the Companies of Royal Sappers and Miners, disbanded at the Rideau Canal, Upper Canada, in December 1831 » [Liste des noms des sous-officiers, des simples soldats et des clairons du corps des *Royal Sappers and Miners*, libérés du service au canal Rideau, dans le Haut-Canada, en décembre 1831], 28 juillet 1834.

Division des manuscrits. RG 8, vol. 632, p. 178.

Plusieurs des 71 sapeurs et mineurs libérés furent embauchés de façon permanente, pour travailler sur le canal.



47. **Merrickville, ca. 1830.**

By Major General James Pattison Cockburn (1779-1847).

Watercolour over pencil: 263 × 378 mm.

Picture Division. Negative No. C-10656.

47. **Merrickville, vers 1830.**

Par le major général James Pattison Cockburn (1779-1847).

Aquarelle sur graphite : 263 × 378 mm.

Division de l'iconographie. Négatif n° C-10656.



48. **Blockhouse at Merrickville, 1839.**

By Lieutenant Colonel Henry Francis Ainslie (1803-1879).

Watercolour, pen and black and brown ink over pencil, originally mounted on folio 15 recto in an album: 230 × 319 mm.

Inscribed in pen and brown ink, folio 14 verso, t.: *Block House, at Merrickville, on the Rideau Canal, between Bytown and Kingston Upper Canada, finished March 1839:*

Picture Division. Negative No. C-512.

This blockhouse was the largest one on the canal.

48. **Blockhaus à Merrickville, 1839.**

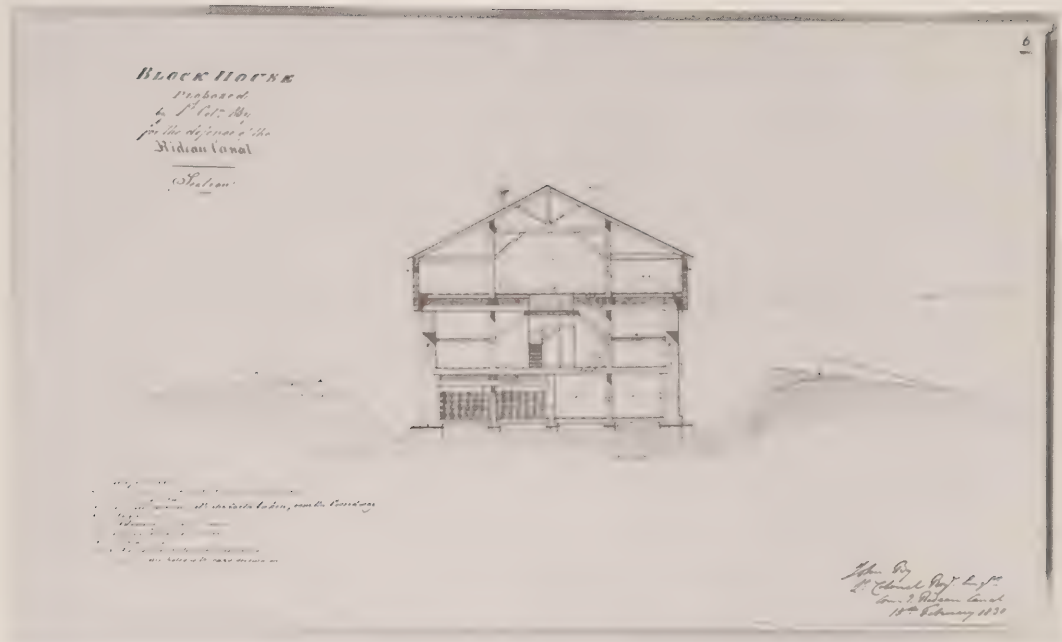
Par le lieutenant-colonel Henry Francis Ainslie (1803-1879).

Aquarelle, plume et encre noire et brune sur graphite, montée à l'origine au recto du feuillet 15 d'un album : 230 × 319 mm.

Inscription à la plume et à l'encre brune, feuillet 14, verso : *Block House, at Merrickville, on the Rideau Canal, between Bytown and Kingston Upper Canada, finished March 1839:*

Division de l'iconographie. Négatif n° C-512.

Ce blockhaus était le plus grand construit sur le canal.



49. "Block House, Proposed by Lt. Colⁿ By for the defence of the Rideau Canal. Section." 15 February 1830.

By Lieutenant Colonel John By.

Coloured Manuscript: 58.7 × 34.7 cm.

National Map Collection.

Colonel By proposed that such a blockhouse be built at twenty-two sites on the canal.

49. « Block House, Proposed by Lt. Colⁿ By for the defence of the Rideau Canal. Section. » [Coupe d'un modèle de blockhaus proposé par le lieutenant-colonel By, pour la défense du canal Rideau], 15 février 1830.

Par le lieutenant-colonel John By.

Manuscrit en couleurs : 58,7 × 34,7 cm.

Collection nationale de cartes et plans.

Le colonel By proposait de construire ce type de blockhaus sur 22 sites le long du canal.

Canada
The Chief Clerk under the Principal Storekeeper to the Secretary to the Board, submitting Patterns of Clothing for the Lock Masters in Canada

Principal Storekeeper's Office
Dated 16th March 1847. 439

Sir,

With reference to my Report dated 29th Jan^y 1847 and to the Board's Minute 1st Feb^y 1847, I have the Submitt Patterns of the Clothing proposed for the Lock Masters in Canada for the approbation of the Master General and Board, as follows

Blue Pilot Cloth	about 2.5.6
Pea Coat	
Black Skirt	
Jackets with	2.0.0
chevrons & crown	
Grey Cloth Trowsers	9.6
Blue Foyage Cap with	
black and chambray	3.8

I am
Sir,
Your most
Obedient Servant 8 April 1847

P. Porrett
Chief Clerk Master General

P. Byham Esq^r
Colonial Secy

Submitted to the Master General with reference to the Board's Minute of the 1st Feb^y 1847 and to his Lordships' decision of the 19th of Dec^r 1846

49. "The Chief Clerk under the Principal Storekeeper to the Secretary to the Board, submitting Patterns of Clothing for the Lock Masters in Canada" 16 March 1847.

Manuscript Division. War Office, MG 13, WO 44, vol. 16, p. 439. Facsimile copy only; original at the Public Record Office, London, England.

Lockmasters on the canal were issued grey, blue and scarlet uniforms, similar to those worn by barracks sergeants.

50. « The Chief Clerk under the Principal Storekeeper to the Secretary to the Board, submitting Patterns of Clothing for the Lock Masters in Canada » [Le commis en chef relevant du directeur des magasins propose au secrétaire de la commission des modèles d'uniformes pour les maîtres-éclusiers du Canada], 16 mars 1847.

Division des manuscrits. War Office, MG 13, WO 44, vol. 16, p. 439. Fac-similé seulement; original conservé au Public Record Office (Londres).

Les maîtres-éclusiers du canal étaient dotés d'uniformes gris, bleus et écarlates, semblables à ceux des sergents de l'armée.



51. **Lockmaster's House, Lock No. 32, ca. 1852.**

By Edwin Whitefield (1816-1892).

Watercolour over pencil on folio 47 recto of a sketch-book: 165 × 319 mm.

Inscribed in pencil, recto t.: Rideau Canal — Lock No. 32.

Picture Division. Negative No. C-13299.

51. **La maison du maître-éclusier de l'écluse n° 32, vers 1852.**

Par Edwin Whitefield (1816-1892).

Aquarelle sur graphite, au recto du feuillet 47 d'un album de croquis : 165 × 319 mm.

Inscription au graphite, recto h.: Rideau Canal — Lock No. 32.

Division de l'iconographie. Négatif n° C-13299.



52 **Arthur Jones, Lockmaster at Smiths Falls, 1913**
1931.

Photographer unknown.

National Photography Collection. F. Jones Collection.
Negative No. C-38375.

This lock was once described as the most slovenly kept
on the whole canal.

52. **Arthur Jones, maître-éclusier à Smiths Falls,**
1913 1931.

Photographe inconnu.

Collection nationale de photographies. Collection F
Jones. Négatif n° C-38375.

Il a été dit de cette écluse qu'elle était la plus mal tenue
de tout le canal.



53 **The Honourable Thomas MacKay (1792-1855),**
ca. 1850.

Photographer unknown

National Photography Collection. Thomas MacKay
Collection. Negative No. PA-125208

Thomas MacKay was a lockbuilder, an entrepreneur
and the founder of New Edinburgh

54 **L'honorable Thomas MacKay (1792-1855),**
vers 1850.

Photographe inconnu

Collection nationale de photographies. Collection
Thomas MacKay. Négatif n° PA-125208.

Thomas MacKay fut constructeur d'écluses, entre-
preneur et fondateur du village de New Edinburgh

Journal continued 62

Tuesday 8th May.
Lockmaster & 4 Laborers employed passing 6 Drums of
Hoop.

Wednesday 9th
Lockmaster & 4 Laborers employed passing 6 Drums
of W. Hilburns Timber.

Thursday 10th
Lockmaster & 4 Laborers employed attending Locks
passed 6 Drums of W. Hilburns Timber & 3 Drums
of Haves owner W. McDonald passed Down the
Niagara Steam Boat at 2 O'clock P. M. and received
3/4 ton of Captain of Niagara Steam Boat for 2 ton of
Pot. Ashes from this to Port Hope, passed up the Steam
Boat Enterprise & Barge Froquies at 12 O'clock P. M.

Friday 11th
Lockmaster & 4 Laborers employed attending Locks
passed 3 Drums of Timber owner W. Rogers,

Saturday 12th
Lockmaster & 4 Laborers employed attending Locks
passed 4 Drums of Timber owner W. Rogers, passed
Steam Boat Toronto up at 8 O'clock A. M. with
Durham Boat Almont, passed Niagara Steam
Boat up at 11 O'clock and received 2 1/2 ton for 1600
of Dry good from here to Smiths Falls passed down
Durham Boat Vol Roy captain Barber and received
£3 50/6 for 1153 Bushels of Wheat and 12 Waggons
from this to Port Hope by Durham Boat up Captain
McDonald Three Brothers to pass 1 O'clock P. M.

Sunday 13th
Lockmaster & 4 Laborers employed attending Locks

55. Excerpt from Lockmaster's Journal, Merrickville,
May 6-16, 1834.

Federal Archives Division, RG 43, vol. 1889.

Entries show early commercial activity on the canal.
One item of cargo carried was 1,153 bushels of grain for
MacKay's Mills.

55. Extrait du journal du maître-éclusier de Merrick-
ville, du 6 au 16 mai 1834.

Division des archives fédérales, RG 43, vol. 1889.

Les entrées témoignent du début des activités commer-
ciales sur le canal. L'une des cargaisons enregistrées
comptait 1153 boisseaux de céréales destinés aux
moulins de MacKay.



56. MacKay's Mills, Rideau River, Ottawa, 1851.

By Major General Charles Erskine Ford (active 1848-1853)

Brush and brown wash over pencil: 168 × 267 mm.
Inscribed in pencil, verso u.c.: *McKay's Mills—/Rideau Falls — Ottawa —/ Oct. 1851 — Charles E. Ford.*

Picture Division. Negative No. C-116463.

56. Les moulins de MacKay, rivière Rideau, Ottawa, 1851.

Par le major général Charles Erskine Ford (connu 1848-1853).

Pinceau et lavis brun sur graphite : 168 × 267 mm.
Inscription au graphite, verso h.c. : *McKay's Mills Rideau Falls — Ottawa —/ Oct. 1851 — Charles E. Ford.*

Division de l'iconographie. Négatif n° C-116463.



57. Entrance to the Rideau Canal, Bytown, 1839.

By Lieutenant Colonel Henry Francis Ainslie (1803-1879).

Watercolour, pen and black and brown ink over pencil, originally mounted on folio 11 recto, in an album: 230 × 318 mm.

Inscribed in pen and brown ink, folio 10 verso, t.: *Entrance of the Rideau Canal, at By-town, Upper Canada/with the Commissariat Stores & part of the Barracks finished Feb^y 1839:*

Picture Division. Negative No. C-518.

Lumber rafts and shipping in the entrance to the canal, with Barrack Hill and the Commissariat Building, now the Bytown Museum, in the background.

57. L'entrée du canal Rideau, à Bytown, 1839.

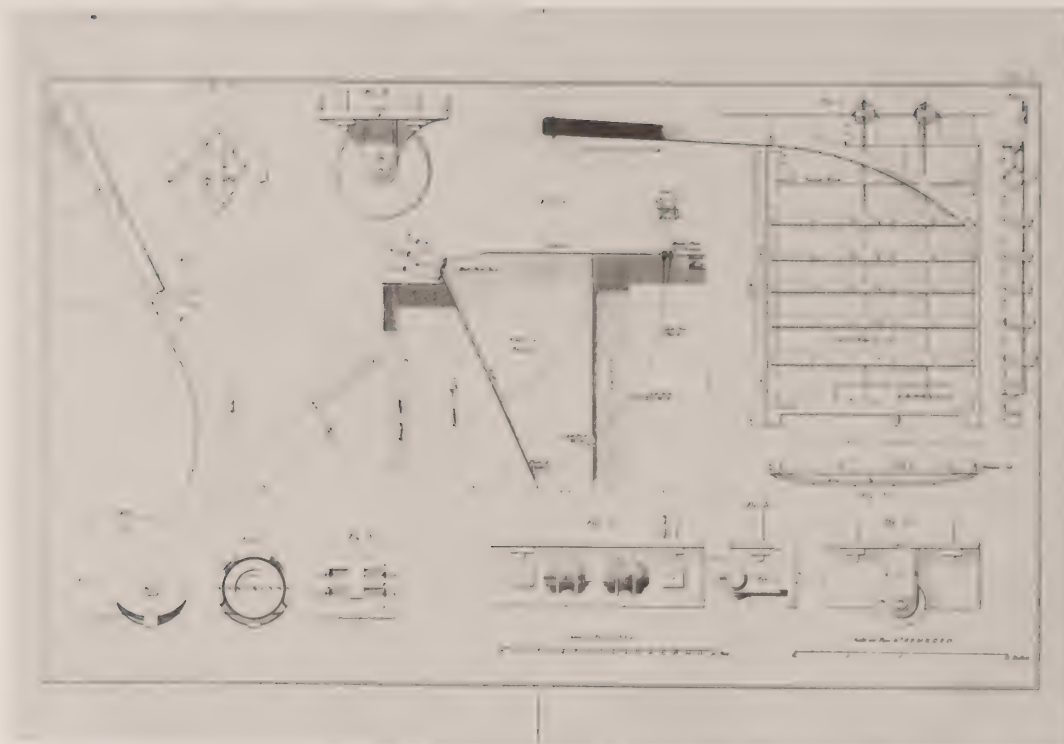
Par le lieutenant-colonel Henry Francis Ainslie (1803-1879).

Aquarelle, plume et encre brune et noire sur graphite, montée à l'origine au recto du feuillet 11 d'un album : 230 × 318 mm.

Inscription à la plume et à l'encre brune, feuillet 10, verso h. : *Entrance of the Rideau Canal, at By-town, Upper Canada with the Commissariat Stores & part of the Barracks finished Feb^y 1839:*

Division de l'iconographie. Négatif n° C-518

Radeaux de bois d'œuvre et bateaux à l'entrée du canal. À l'arrière-plan, on aperçoit la Colline des casernes et le bâtiment de l'intendance, aujourd'hui le musée Bytown.



58. Drawing of an original lockgate of the canal and the improvements made to it by 1839.

Artist unknown.

Public Archives Library. From *Papers on Subjects Connected with the Duties of the Corps of Royal Engineers*, London: John Weale, 1839, vol. 3, Plate 20, following an article by Lieutenant W.T. Denison, R.E., pp. 133–138.

58. Dessin d'une première porte d'écluse du canal et des améliorations qui lui furent apportées en 1839.

Artiste inconnu.

Bibliothèque des Archives publiques. Tiré de *Papers on Subjects Connected with the Duties of the Corps of Royal Engineers* (Londres, John Weale, 1839), vol. 3, planche 20, à la suite d'un article du lieutenant W.T. Denison, R.E., p. 133–138.



59. **The Steamer *Pilot* on the Rideau Canal, August 3, 1844.**

By Major George Seton (1819–1905).

Watercolour over pencil from folio 18 recto, originally in a sketchbook: 158 × 247 mm.

Inscribed in brush and blue wash, recto l.1.: 20.5/62 *The Rideau Canal — 3^d August 1844 Steamer "The Pilot"*; in pen and black ink, recto u.r.: 31; in pen and black ink, verso u.l.: 32.; in pen and brown ink, verso t.: *Scene on the Rideau Canal — 3^d August 1844—/Small high pressure steamer named the "Pilot" with its accompanying barge, and having in tow three canoes with Indians — When five of these canoes go in company they are entitled to have the canal lock opened for them — In the left foreground is the bark canoe, and birch-bark canoe in common use, and a "Dug-out" or canoe formed of one log hollowed out, which is also a very common kind of canoe.*

Picture Division. Negative No. C-1072.

59 **Le vapeur *Pilot*, sur le canal Rideau, 3 août 1844.**

Par le major George Seton (1819–1905).

Aquarelle sur graphite, montée à l'origine au recto du feuillet 18 d'un album de croquis : 158 × 247 mm.

Inscription au pinceau et au lavis bleu, recto b.g. : 20.5.62 *The Rideau Canal — 3^d August 1844 Steamer "The Pilot"*; à la plume et à l'encre noire, recto h.d. : 31; à la plume et à l'encre noire, verso h.g. : 32.; à la plume et à l'encre brune, verso h. : *Scene on the Rideau Canal — 3^d August 1844—/— Small high pressure steamer named the "Pilot" with its accompanying barge, and having in tow three canoes with Indians — When five of these canoes go in company they are entitled to have the canal lock opened for them — In the left foreground is the bark canoe, and birch-bark canoe in common use, and a "Dug-out" or canoe formed of one log hollowed out, which is also a very common kind of canoe.*

Division de l'iconographie. Négatif n° C-1072



60. **Recollection of Drowned Lands on River Sticks (Styx), Rideau Canal, January 19, 1851.**

By Major General Charles Erskine Ford (Act. 1848-1853).

Brush and brown wash over pencil: 166 × 269 mm.
Inscribed in pencil, recto l.1: *Recollection of drowned Lands on River Sticks (Styx) Rideau Canal — 19 Jan^y 1851*

Picture Division. Negative No. C-116465.

60. **Souvenir des terres inondées le long de la rivière Sticks (Styx), canal Rideau, 19 janvier 1851.**

Par le major général Charles Erskine Ford (connu 1848-1853).

Pinceau et lavis brun sur graphite : 166 × 269 mm.
Inscription au graphite, recto, b.g. : *Recollection of drowned Lands on River Sticks (Styx) Rideau Canal 19 Jan^y 1851*

Division de l'iconographie. Négatif n° C-116465.

fall down into its natural bed on the other. These said mills are known as the Kingston Mills. A considerable revenue is obtained by all the canal companies in Canada, by letting the water-power they possess to persons for turning mills of various descriptions. It was curious to find our steamer rising up the narrow gorge from the very bottom to the top of the cliffs. While this somewhat tedious process was proceeding, we landed, and climbed to the summit of the highest eminence in the neighbourhood, whence we looked down the wild ravine through which we had come, at Kingston and the lake in the distance, and had time to examine the spot where a tubular bridge is to be thrown across the gorge for the passage of the Grand Trunk Railway. Above us was a little lake through which we were to proceed. It was formed by damming up the stream to make the water deeper. We came to numerous similar artificial ponds in our voyage through the canal. The canal is formed by a series of dams. Out of the whole length, indeed, of one hundred and twenty-six miles, there are only sixteen miles of cutting. Our steamer having risen a height of fifty feet up the four locks to the level of the lake, we embarked, and continued on through one of the most desolate and melancholy scenes I have ever witnessed.

I had thought that a burnt forest was the saddest of spectacles; but among the blackened stems, the green grass soon springs forth, and the young saplings rise up and put out their leaves to remind us of the constant renewal of nature's gifts; but in the region we had now entered water had proved more destructive than fire in destroying the forest. This region is known by the name of "The Drowned Land." The canal has been formed,

61. Description of the "drowned land."

By William H.G. Kingston.

Public Archives Library. Excerpt from *Western Wanderings, Or a Pleasure Tour in the Canadas*, by William H.G. Kingston. London: Chapman and Hall, 1856, vol. 2, pp. 61-62.

61. Description des « terres inondées ».

Par William H.G. Kingston.

Bibliothèque des Archives publiques. Tiré de *From Western Wanderings, Or a Pleasure Tour in the Canadas*, par William H.G. Kingston (Londres, Chapman and Hall, 1856), vol. 2, p. 61-62.



62. *Carleton and Russell with a correct map of the City of Ottawa . . . (Ottawa portion only) ca. 1857.*

By W.A. Austin, P.L.S. Lithographed by J. Ellis, Toronto.

Print: 83.8 × 63.7 cm.

National Map Collection.

62. *Carleton and Russell with a correct map of the City of Ottawa. . . [Carte de la ville d'Ottawa, vers 1857 : partie d'une carte des comtés de Carleton et Russell.]*

Par W.A. Austin, P.L.S. Lithographié par J. Ellis, Toronto.

Imprimé : 83,8 × 63,7 cm.

Collection nationale de cartes et plans.



63. Site of new Houses of Parliament, 1860.

By Captain Conway Mordaunt Shipley (1824-1888).

Brush and brown and grey wash, with light touches of opaque white over pencil, with scraping out: 122 × 178 mm.

Inscribed in pen and brown ink, recto l.1: *Ottawa. Canada from the bridge over the Chaudiere falls.* / CS. Oct. 3/1860.; recto l.r.: *site of New houses/of Parliament.*; in pen and brown ink verso u.c.: *The river & part of the city of Ottawa/from the Suspension bridge over the Chaudiere falls/CS. 9 am Oct 3/.L.X.*; verso c.r.: [bracket] *French Cath.& Nunnery* [bracket]; verso c.l.: *Site of new houses of Parliament.*

Picture Division. Negative No. C-116864.

63. Emplacement des nouveaux édifices parlementaires, 1860.

Par le capitaine Conway Mordaunt Shipley (1824-1888).

Pinceau et lavis brun et gris, quelques traces de blanc opaque sur graphite, avec raclages : 122 × 178 mm.

Inscription à la plume et à l'encre brune, recto b.g. : *Ottawa. Canada from the bridge over the Chaudiere falls.* CS. Oct. 3. 1860.; recto b.d. : *site of New houses of Parliament.*; plume et encre brune, verso h.c. : *The river & part of the city of Ottawa from the Suspension bridge over the Chaudiere falls.* CS. 9 am Oct 3 .L.X.; verso c.d. : [crochet] *French Cath. & Nunnery* [crochet]; verso c.g. : *Site of new houses of Parliament.*

Division de l'iconographie. Négatif n° C-116864.



64 View from Parliament Hill looking southeast towards the canal and Rideau Street area, Ottawa, ca. 1861.

By Samuel McLaughlin.

National Photography Collection. Miscellaneous Collection. Negative No. C-610.

64. Vue depuis la Colline parlementaire, en direction du sud-est, vers le canal et le quartier de la rue Rideau, Ottawa, vers 1861.

Par Samuel McLaughlin.

Collection nationale de photographies. Collections diverses. Négatif n° C-610.



65. The Rideau Locks with Parliament Buildings under Construction, Ottawa, ca. 1862.

By Elihu B. Spencer.

National Photography Collection. Elihu Spencer Collection. Negative No. C-10008.

65. Les écluses du canal Rideau et les édifices parlementaires en construction, Ottawa, vers 1862.

Par Elihu B. Spencer.

Collection nationale de photographies. Collection Elihu Spencer. Négatif n° C-10008.



66. **The Prince of Wales in Canada. The lumberers' regatta, Ottawa, 1860.**

After G.H. Andrews (1816-1898).

Wood engraving: 114 × 345 mm.

Inscribed in print, recto b.: *The Prince of Wales in Canada.* — *The lumberers regatta, Ottawa.* — *From a sketch by our special artist, G. H. Andrews.*

Picture Division. Negative No. C-742. From *The Illustrated London News*, October 20, 1860, p. 366.

The lumberers' regatta at the foot of the locks was one of the many festivities held in honour of the Prince of Wales, the future King Edward VII, when he toured the country in 1860.

66. **Le prince de Galles au Canada. La régata des bûcherons, Ottawa, 1860.**

D'après un dessin de G.H. Andrews (1816-1898).

Gravure sur bois : 114 × 345 mm.

Inscription imprimée, recto b. : *The Prince of Wales in Canada.* — *The lumberers regatta, Ottawa.* — *From a sketch by our special artist, G.H. Andrews.*

Division de l'iconographie. Négatif n° C-742. Tiré de *The Illustrated London News*, 20 octobre 1860, p. 366.

La régata des bûcherons, au pied des écluses, fut une des nombreuses festivités organisées en l'honneur du prince de Galles (le futur Édouard VII), lors de sa visite au pays, en 1860.

Rideau Canal.
1860

*General Return showing the quantity of loads
which have passed on the Rideau Canal
during the year ending Dec^r 31, 1860, and
the amount of tolls thereon.*

Class	Articles	Number	Value	Tolls
				\$ 18-
1	Grain & seeds	3151	151,200	271 00
2	Distilleries			100 00
3	Grain		420	49 50
	Soft		1,691	127 00
	Iron		1,525	110 75
	Recent and broken		327	20 00
	Big Iron		26	24 00
	Cashings		21	22 00
	Coal		1,678	110 00
	Water		20	1 00
	Round and flat		700	3 29
	Manure		6	10 75
	Sticks		7	10
	Sticks		98	4 60
	Sticks		337	20 00
	Sticks		1	1 00
	Sticks		172	10 90
	Sticks		26	10 00
	Sticks		210	21 00
	Sticks		1,240	1,240 00
	Sticks		26	6 60
	Sticks		2	1 00

67. Rideau Canal. Excerpt from the "Annual Report for the year ending 31st Dec^r 1860." Signed by James D. Slater, Superintendent.

Federal Archives Division. Records of Department of Public Works, RG 11, vol. 183, docket No. 51158.

This report tells of the cargoes carried and of the problems presented by noisy Sunday traffic and increased waste material at the entrance to the Ottawa locks.

67. Extrait de « Annual Report for the year ending 31st Dec^r 1860. » [Rapport annuel sur le canal Rideau, pour l'année se terminant le 31 décembre 1860.] Signé par James D. Slater, administrateur en chef.

Division des archives fédérales. Archives du ministère des Travaux publics (RG 11), vol. 183, bordereau n° 51158.

Ce document mentionne les cargaisons transportées sur le canal et signale les problèmes que causent le bruit du trafic, le dimanche, et l'accumulation de déchets à l'entrée des écluses d'Ottawa.

Ottawa 2^d Jan'y 1862

Sir

I intended to say something
in my annual report relative to
the defence of the Rideau Canal but
it is perhaps better to write upon
this subject separately.

Unfortunately there should be
now it is of importance that this line
of communication should be preserved
and as considerable mischief might be
done in a short time by evil disposed
persons it will be necessary to guard
it carefully - without encroaching upon
the limits of the Military Department
I may be allowed to suggest that it
will be necessary to place at least
17 men at each lock station and
about 5000 men at the mouth of
each of the Gallows, Stations &c.

J. D. Slater Esq.
Chief Clerk of the Dept.
Ottawa

68. Letter from James D. Slater, Superintendent,
Rideau Canal, to T. Trudeau, Secretary of the
Public Works Department, 2 January 1862.

Federal Archives Division. RG 11, vol. 183, docket
No. 56780.

Captain James Slater, militia officer as well as super-
intending engineer on the canal, requested 253 men to
guard the canal in case of mischief during the Civil War.

68. Lettre de James D. Slater, administrateur en chef
du canal Rideau, à T. Trudeau, secrétaire aux Tra-
vaux publics, 2 janvier 1862.

Division des archives fédérales. RG 11, vol. 183.
bordereau n° 56780.

James Slater, capitaine de milice et ingénieur en chef
du canal, demande qu'on lui envoie 253 hommes pour
défendre le canal en cas de mauvais coups perpétrés à
la faveur de la guerre civile.

Merrickville Locks
15th May 1871

Yesterday (Sunday) Thomas Cough and Alice
arrived here, according to custom, the hours
and myself commenced to pass boats through,
but were arrested by the force of this village (Mr.
Henry Spence) the police in municipal town.
The day we were summoned to appear in court.
An English gentleman and a French gentleman,
arriving us for the first time in the town,
in the future.

I pleaded unsuccessfully in behalf of the slaves,
now flying as a passenger boat.

Both boats looked through at one o'clock this
morning, having been delayed about ten
hours.

James Slater, Esq.
Superintendent
of the Locks,
Ottawa.

per Mr. J. J.
Matthew Johnston
Merrickville

69. Letter from Matthew Johnston, Lockmaster, Merrickville, to James Slater, Superintendent Engineer, 15 May 1871.

Federal Archives Division. RG 11, vol. 186, docket No. 16136.

Referring to the arrest of himself and his labourer for allowing Sunday traffic through the locks, Lockmaster Johnston complained that passenger boats were delayed ten hours in the locks because Henry Merrick forbade Sunday traffic.

69. Lettre de Matthew Johnston, maître-éclusier de Merrickville, à James Slater, ingénieur en chef, 15 mai 1871.

Division des archives fédérales. RG 11, vol. 186, dossier n° 16136.

Johnston mentionne son arrestation et celle de son adjoint pour avoir permis la navigation le dimanche et se plaint que les passagers des bateaux doivent attendre dix heures aux écluses parce que Henry Merrick en a interdit l'ouverture à la navigation le dimanche.

Industrial View, Merrickville, Ont.



70 Industrial View, Merrickville, Ontario, ca. 1900-1905.

Photographer unknown.

National Photography Collection. J. Milne Collection.
Negative No. C-54499.

"Tail Race" in spring, just below the Bywash and St. Lawrence Street Bridge.

70 Vue de la zone industrielle de Merrickville (Ontario), vers 1900-1905.

Photographe inconnu.

Collection nationale de photographies. Collection
J. Milne. Négatif n° C-54499.

« Le bief de fuite », au printemps, en aval du Bywash et du pont de la rue St. Lawrence.



71. Merrickville, Ont. Population 1,300. Water Supply: Rideau River & Canal. No Fire Appliances. May 1900.

By Charles E. Goad.

Coloured print: 63.2 × 53.2 cm.

National Map Collection.

Fire insurance plan for Merrickville, showing industry in the town and the Rideau River and Canal as water supply sources.

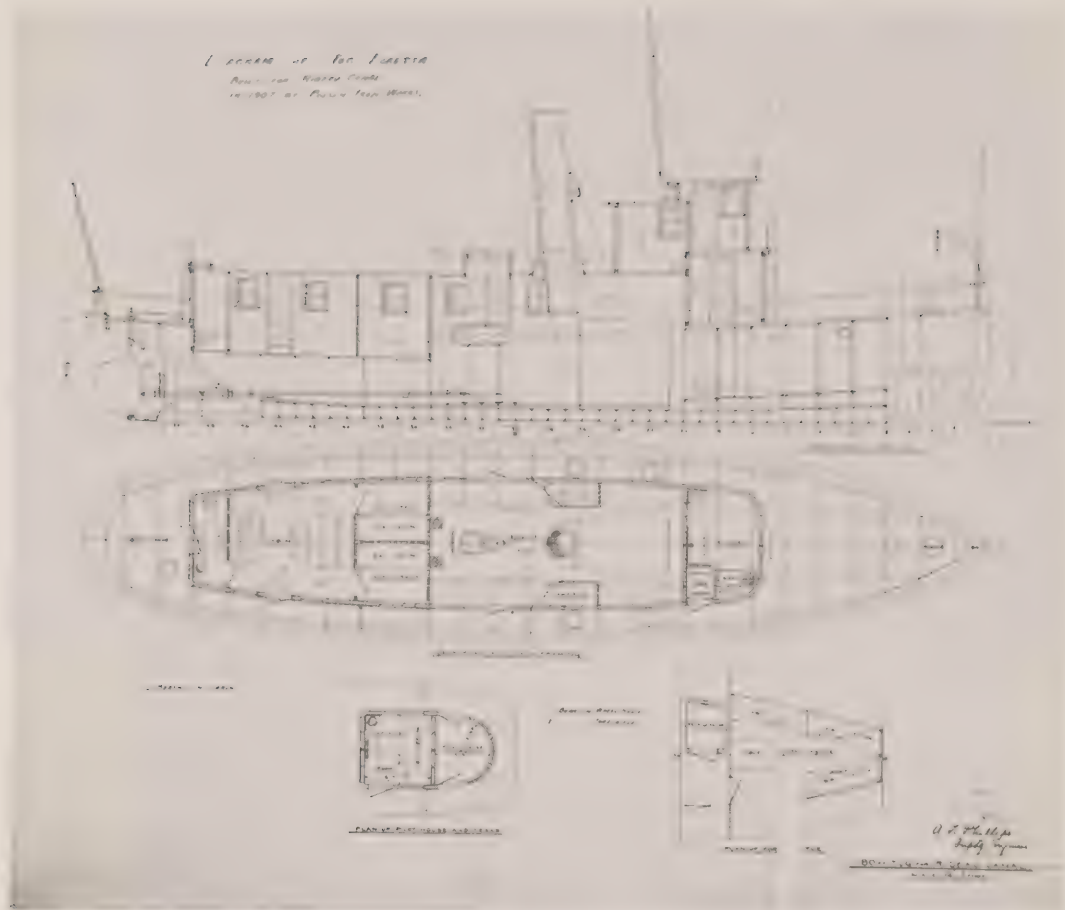
71. Merrickville, Ont. Population 1,300. Water Supply: Rideau River & Canal. No Fire Appliances. May 1900. [Merrickville (Ontario). Population :1300. Approvisionnement en eau : canal et rivière Rideau. Pas de services d'incendie. Mai 1900.]

Par Charles E. Goad.

Gravure en couleurs : 63.2 × 53.2 cm.

Collection nationale de cartes et plans.

Plan d'assurance-incendie de Merrickville, montrant les industries de la ville, ainsi que le canal et la rivière Rideau comme sources possibles de ravitaillement en eau.



- 72 Plan of the 77-foot-long *Loretta*, government patrol boat and tug built for Rideau Canal by Polson Iron Works in 1907.

Federal Archives Division. RG 43, vol. 1450, file 10482.

- 72 Plan du *Loretta*, patrouilleur et remorqueur de 77 pieds construit pour le canal Rideau, par Polson Iron Works en 1907, pour le gouvernement.

Division des archives fédérales. RG 43, vol. 1450, dossier 10482.



73. **The *Loretta*** entering the locks at Merrickville, ca. 1910.

Photographer unknown.

National Photography Collection. J. Milne Collection.
Negative No. C-54497.

73. L'entrée du *Loretta* dans les écluses de Merrickville, vers 1910.

Photographe inconnu

Collection nationale de photographies. Collection
J. Milne. Négatif n° C-54497



74 The tug *Hiram Easton*, Merrickville, no date.

Photographer unknown.

National Photography Collection. J. Milne Collection.
Negative No. C-54508.

Constructed at Merrickville, the *Hiram Easton* was probably the first tug built on the canal.

74 Le remorqueur *Hiram Easton*, Merrickville, sans date.

Photographe inconnu.

Collection nationale de photographies. Collection
J. Milne. Négatif n° C-54508.

Construit à Merrickville, le *Hiram Easton* fut sans doute le premier remorqueur construit sur le canal.



75. **Moss Kent Dickinson, M.P. for Russell, May 1883.**

By W.J. Topley.

National Photography Collection. W.J. Topley Collection. Negative No. PA-33847.

Dickinson (1822-1897) was a forwarder, mayor of Ottawa and a member of Parliament

76. **Moss Kent Dickinson, député de Russell, mai 1883.**

Par W.J. Topley

Collection nationale de photographies. Collection W.J. Topley. Négatif n° PA-33847

M.K. Dickinson (1822-1897) a été marchand d'Ottawa et député

Plas and Hardwood Sawed Lumber
Dressed Tongued & Grooved
SEASONED PINE LEMBER.
Building Timber.
PINE AND CEDAR SHINGLES
Constantly on hand.
Customs Work-Carriage, Weaving and
Splaining, promptly executed.

LONG ISLAND MILLS

Flour and General Merchandise Depot.

Mandick, 29 Oct. 1870

Hon. H. Langevin

Minister Public Works Dept.

Acte receipt
Thanks M. Dickinson
for the information
Bm

W. 2/70
77

I have just enclosed letter which
the writer has recd. from an influential Com-
mercial Interest of the State of N.Y. regarding
the Rideau route. perusing its contents
view be of interest to your Dept. I
take this liberty. As I am aware you
are personally desirous, as its head,
to advance the material interests of
the Country in every practicable way.

And only trust that
the subject treated upon was con-
= vious to receive at your hands the
attention which its importance justly
demands. Have the honor to remain
Yours Obedt
M. K. Dickinson

77. Letter from M.K. Dickinson to Hector Langevin,
Minister of Public Works, 29 October 1870.

Federal Archives Division. RG 11, vol. 185, docket
No. 13210.

Writing on letterhead of his Long Island Mills and
enclosing a letter from the freight agent of the Rome,
Watertown and Ogdensburg Railway re lumber trade on
the Rideau Canal, Dickinson urges the improvement of
the canal for the benefit of the lumber trade.

77. Lettre de M.K. Dickinson à Hector Langevin,
ministre des Travaux publics, 29 octobre 1870.

Division des archives fédérales. RG 11, vol. 185,
bordereau n° 13210.

Dans cette lettre, rédigée sur du papier à en-tête de
la Long Island Mills et comportant une lettre de l'affré-
teur de Rome, Watertown and Ogdensburg Railway
concernant le commerce du bois sur le canal Rideau,
Dickinson prônait des améliorations au canal pour
favoriser le commerce du bois.



78 Old Mill (erected 1859), Manotick, 12 June 1925.

By C.P. Meredith

National Photography Collection. C.P. Meredith Collection. Negative No. PA-26958.

This mill was first known as Dickinson's or Long Island Mill; subsequently it was called Watson's Mill

78. Vieux moulin construit en 1859 à Manotick, 12 juin 1925.

Par C.P. Meredith.

Collection nationale de photographies. Collection C.P. Meredith. Négatif n° PA-26958

Ce moulin, d'abord connu sous le nom de moulin de Dickinson ou de Long Island, devint par la suite le moulin de Watson

1867		Master	Ship	Steamer	Goods	Cargo	By	1867
October	1	J. A. Dickinson	St. City	" "	" "	Light	13	upward
	2	J. A. Dickinson	St. City	" "	" "	Light	15	down
	3	Mc Norton	St. City	" "	" "	Light	10	down
	4	Mc Norton	St. City	" "	" "	Light	33	upward
	5	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	6	St. City	St. City	" "	" "	Light	13	down
	7	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	8	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	9	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	10	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	11	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	12	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	13	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	14	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	15	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
November	1	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	2	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	3	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	4	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	5	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	6	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	7	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	8	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	9	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	10	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	11	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	12	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	13	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	14	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down
	15	St. City	St. City	" "	" "	Light	15	down

79. Excerpt from Lockmaster's Journal, Narrows Lock, 1867.

Federal Archives Division. RG 43, vol. 1950.

Many references to Dickinson's ships and to cargoes of lumber, railway ties and iron ore appear in this journal.

80. Extrait du journal du maître-éclusier des Narrows, 1867.

Division des archives fédérales. RG 43, vol. 1950.

Ce journal contient de nombreuses indications sur les bateaux de Dickinson et sur les cargaisons de bois, de traverses de chemins de fer et de minerai de fer



81. **Barges wintering in the canal, Ottawa, January 1896.**

By W.J. Topley.

National Photography Collection. W.J. Topley Collection, Negative No. PA-27738.

Barges spent the winter near the site of the new Canada Atlantic Railway Station at Sappers Bridge, Ottawa.

81. **Hivernage de chalands dans le canal Rideau à Ottawa, janvier 1896.**

Par W.J. Topley.

Collection nationale de photographies. Collection W.J. Topley. Négatif n° PA-27738.

Les chalands ont passé l'hiver près du site de la nouvelle gare de la Canada Atlantic Railway au pont des Sapeurs, Ottawa



- 82 South shore of Ottawa River below Parliament Hill, showing wharves, industrial activity and rafts around the entrance to the eight locks of the Rideau Canal in Ottawa, ca. 1880.

By W.J. Topley.

National Photography Collection. W.J. Topley Collection. Negative No. C-997.

82. Vue des quais, de l'activité industrielle et des trains de bois, à l'entrée des huit écluses du canal Rideau à Ottawa, sur la rive sud de la rivière des Outaouais, au pied de la Colline parlementaire, vers 1880.

Par W.J. Topley.

Collection nationale de photographies. Collection W.J. Topley. Négatif n° C-997.

Oct 16th, 1901.

ENCLOSURE

File 137

SIR:-

Referring to the enclosed letter from Mr J.R.Booth, under cover no 183982, stating that the channel from the Ottawa river up to the foot of the locks here is obstructed by a shoal of stones and gravel etc, and that on the west side of the channel there is from 7 to 10 feet of water, I beg to state:-

I am quite aware that there is this depth of water as Mr Booth states; but it is filled up with sawdust, so much so that boats forcing their way through it in trying to reach the locks, actually plough the sawdust up above water as they go through it.

About two weeks ago, when the river was at its lowest point this year, the sawdust was within a foot of the top of the water, and could be seen from the locks, through the water.

I myself have seen the boats of the Ottawa Forwarding Company detained outside the locks this year, trying to force their way through the sawdust, and on the 23rd Sept last, no less than four vessels were stuck in the sawdust at the foot of the locks, at one time.

The lower lock here is also full of sawdust, and we often have to run water from the lock above to enable boats to get over the sawdust in the lock chamber.

The water however has risen one foot in the river, and is still coming up, so that if Mr Booth rakes out the saw-

-dust, as he states he is preparing to do, there will be no more trouble for boats.

One thing is very sure, and that is that if no sawdust was deposited in the river, there would be no delay to the boats, notwithstanding the rock and gravel shoal that Mr Booth refers to.

Your obedient Servant,

A. T. Phillips
Superintending Engineer

Collingwood Schreiber Esq. C. M. A.
Chief Engineer Ottawa.

83. Letter from A.T. Phillips to Collingwood Schreiber, Deputy Minister of Railways and Canals, concerning waste material at the entrance to the Ottawa Locks, 16 October 1901.

Federal Archives Division. RG 43, vol. 2014, pp. 311-312 of letterbook.

This letter from A.T. Phillips, superintending engineer of the canal, suggests that if J.R. Booth, the lumber baron, raked out the sawdust in his area of the basin, he would not have the problem of his vessels going aground.

83. Lettre d'A.T. Phillips à Collingwood Schreiber, sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, concernant les déchets à l'entrée des écluses d'Ottawa, 16 octobre 1901.

Division des archives fédérales. RG 43, vol. 2014, p. 311-312 d'un recueil de lettres.

Cette lettre de Phillips, ingénieur en chef du canal, souligne que J.R. Booth, le grand de l'industrie forestière, ne verrait plus ses bateaux s'échouer s'il enlevait tout le bran de scie flottant dans sa section du bassin.

III. The Age of Recreation on the Canal

III. Le canal à l'ère des loisirs

A famous author has said, "Among the romantic scenery of our country the Rideau is the most enjoyably beautiful route, it is a song of rest with beauty and grace for its praises," and this booklet seeks to place before the ever-increasing tourist army, the surpassing charms of the Rideau Chain of lakes, and perchance to furnish instruction to some who may not yet know that beyond the Martello Towers of Kingston there lies an historic military waterway, which for varied natural beauty, and opportunities it affords for sport, fishing, shooting, canoeing and yachting is simply unrivalled.

From the brochure, *Rest and Sport Among the Rideau Lakes*²³

Un auteur de renom s'est exprimé en ces termes : « La Rideau constitue sans aucun doute la route la plus belle et la plus enchantée dans l'ensemble du paysage romantique de notre région. Son cours y dessine une mélodie de calme, de beauté et de grâce ». Au flot sans cesse croissant des touristes, cette brochure se propose de décrire les charmes insurpassables de toute la succession de lacs compris dans le réseau du canal et, à l'occasion, de donner des renseignements à tous ceux qui ne savent peut-être pas encore qu'au delà des tours Martello de Kingston coule une voie d'eau militaire historique, et que celle-ci est absolument incomparable pour ce qui est de la diversité de sa beauté naturelle et des possibilités qu'elle offre pour le sport, la pêche, la chasse, le canotage ou la navigation de plaisance.

Extrait de la brochure intitulée
*Rest and Sport Among the
Rideau Lakes* (Délassement et
sport dans la région des lacs
Rideau)

Just as the canal had once served both military and commercial uses, it now became shared by industry and recreation. Early documents concerning the construction of a skating rink in the canal basin are dated 1876, but these documents also refer to rinks built in previous years. Several applicants were eager to construct the rink, so skating must have been a popular — and profitable — sport.

Probably the first of the canal's pleasure boats, the *Marquis of Lorne*, was built in Kingston in 1874 and ended her career in Ottawa in 1896. Another steam launch was the 44-foot *Willard*, built at Rideau Ferry in 1912, and many houseboats were seen on the Rideau after the *Annandale* appeared in 1903. The most pleasant way to pass through the canal was on one of the excursion steamers. These offered luxurious interiors and sheltered decks; sumptuous meals were served for only fifty cents. The "Three Days Water Trip" or round-trip excursion on the *Rideau King* and *Rideau Queen* was very popular in the days when automobiles were few. The need to coordinate these excursions with train routes brought the development of the summer hotel. The two best-known ones, the Hotel Kenney at Jones Falls and the Opinicon Hotel at Chaffey's Lock, were constructed late in the century to accommodate the influx of visitors from the United States. Passenger traffic on the canal reached a peak of 27,000 in 1906. But by 1932 the number of these pleasure seekers had fallen to 600 and in 1935 the last passenger steamer on the canal, the *Ottawan*, made her final run.

Photographs of early sporting activities along the Rideau must exist in many old family albums. A few photos have turned up showing canoeists and picnickers but, of course, no shots of the nude bathers whose presence on the riverbanks was minimized by a surveillance patrol to protect the citizens of Ottawa. Pictures of long-vanished

La zone du canal fut vouée à l'industrie et aux loisirs après avoir servi à des fins militaires et commerciales. Les premiers documents qui concernent la construction d'une patinoire dans le bassin du canal remontent à 1876, mais font aussi allusion à des installations du même genre au cours des années antérieures. Il apparaît que plusieurs soumissionnaires se montraient fort désireux d'obtenir le contrat de construction de cette patinoire, ce qui démontre que le patinage était non seulement populaire à cette époque, mais constituait aussi une source de profits possibles.

Le *Marquis of Lorne* fut sans doute le premier bateau de plaisance à naviguer sur le canal; construit en 1874 à Kingston, il termina sa carrière à Ottawa, en 1896. L'année 1912 vit le lancement d'un autre bateau à vapeur de 44 pieds de longueur, le *Willard*, construit en 1912 à Rideau Ferry. L'*Annandale* fut lancé en 1903 et de nombreux bateaux-maisons sillonnèrent le canal à partir de cette date. À cette époque, l'une des façons les plus agréables de parcourir le canal était d'embarquer sur l'un des vapeurs qui appartenaient aux compagnies organisant des voyages d'excursion. Il s'agissait de bateaux dotés d'intérieurs luxueux et de ponts-abris, et où l'on servait des repas somptueux pour la somme de 50 ¢. L'excursion de trois jours sur le canal (le « *Three Days Water Trip* ») fut très populaire au cours des années où il n'existait que peu de voitures automobiles. La nécessité de coordonner ces croisières et les itinéraires de chemins de fer amena la naissance d'hôtels d'été. Les deux plus connus, l'hôtel Kenney (à Jones Falls) et l'hôtel Opinicon (à Chaffey's Lock), furent construits à la fin du siècle pour répondre à l'engouement des passagers en provenance des États-Unis. C'est en 1906 que le nombre de passagers empruntant le canal fut le plus élevé (27 000 personnes). Leur nombre diminua sensiblement par la suite, pour tomber à 600 en 1932. L'année 1935 fut marquée par l'ultime appareillage du dernier de ces bateaux, l'*Ottawan*.

boathouses still exist, along with documents concerning the Ottawa Motor Boat Club, which in 1909 was planning to build a boathouse. The arrival of motorboats on the canal at that time necessitated a speed limit of six miles per hour between Hog's Back and Ottawa, as "there are so many skiffs and canoes, containing ladies and children, on the Canal in summertime."²⁴

Although tolls had been abolished, vessels were still required to purchase a "let pass" at the first lock they entered. Many of the pleasure boats at Ottawa did not use the locks, but repeatedly requested the attendants to open the swing bridges. In 1901, Superintendent Phillips complained that small vessels spent entire afternoons running back and forth between Hartwells and the basin, passing through the four swing bridges several times a day.

Restrictions on Sunday traffic on the canal caused many problems in those days when the Lord's Day Act was considered vitally important. The incident at Merrickville, when a lockmaster had to delay two passenger boats for twelve hours, was not an isolated occurrence. Unrestricted Sunday hours did not begin until 1913.

The increased recreational use of the waterway affected the land along its banks. The first formal effort at landscaping was made at Smiths Falls in 1897. In 1908 a park was created at Perth beside the turning basin of the Tay branch canal, which had been built during the 1880s.

In 1889, Parliament created the Ottawa Improvement Commission, which constructed a scenic driveway on Ordnance land from Laurier Avenue to the Experimental Farm. A small park was laid out on Patterson Creek near Clemow Avenue, featuring a summerhouse in a heavily-decorated pseudo-oriental style on an artificial island in the stream. The ornate design of this and several other projects was strongly criticized by the American landscape architect, Frederick Todd Olmstead, whose advice had been sought but not taken.

By 1900, many believed the Rideau Canal was an outmoded means of transport. Claims for flooded land continued to pour in, and the canal was producing less and less revenue. In 1877, Prime Minister Alexander Mackenzie had stated in the House that the canal was "neither useful nor

De nombreux vieux albums de famille doivent encore contenir des images des premières activités sportives sur le canal Rideau. Nous en avons trouvé quelques-unes qui montrent des canoteurs et des pique-niqueurs, mais aucune, bien entendu, de nudistes se baignant sous la surveillance d'une patrouille chargée de veiller à ce que les gens de la bonne société d'Ottawa ne soient point choqués. De même, il y a encore des images de ces bateaux-maisons disparus depuis longtemps et des documents concernant le *Motor Boat Club* d'Ottawa, qui avait prévu de construire un de ces bateaux en 1909. C'est à cette époque que l'apparition des bateaux à moteur amena l'imposition d'une limite de vitesse de six milles à l'heure sur le canal entre Hog's Back et Ottawa, étant donné qu'on pouvait y rencontrer de « nombreux canoës et embarcations à bord desquels se trouvaient des femmes et des enfants, lors de la saison estivale »²⁴.

Les péages avaient été abolis, mais les bateaux devaient encore obtenir un laissez-passer lorsqu'ils empruntaient la première écluse. À Ottawa, nombre de bateaux de plaisance n'utilisaient pas d'autre écluse; ils devaient toutefois demander malgré tout l'ouverture des ponts mobiles afin de poursuivre leur chemin. C'est pour cette raison que Phillips, l'administrateur en chef du canal, se plaignit en 1901 que de nombreux petits bateaux abusaient de ces services : ne cessant en effet d'aller et venir entre Hartwell et le bassin, ils demandaient l'ouverture des quatre ponts mobiles plusieurs fois par jour.

On ne badinait pas alors avec les dispositions de la Loi sur le Jour du Seigneur (*Lord's Day Act*) : il y eut plusieurs problèmes à cause des restrictions imposées à la navigation, le dimanche. Ainsi, le fait qu'un maître-éclusier, à Merrickville, immobilisa deux bateaux de passagers pendant douze heures ne constitue pas un cas isolé. Il fallut attendre 1913 pour que ces restrictions soient supprimées.

L'utilisation accrue de cette voie d'eau à des fins récréatives affecta le sol le long de ses rives. Le premier effort officiel d'aménagement paysager eut lieu à Smiths Falls, en 1897. Puis, en 1908, un parc fut aménagé à Perth, près du bassin de virage de l'embranchement Tay, construit dans les années 1880.

ornamental". By 1914 both the Canadian Pacific Railway and the City of Ottawa had made proposals to end navigation on the canal in Ottawa.

But the canal was destined to survive, largely because during the Depression and the Second World War there was neither the time nor the money to demolish it. With post-war prosperity and new interest in outdoor sport and physical fitness, the canal regained its importance in the lives of people on the Rideau. Within the space of a few years prospects for the future of the canal had come full circle; no longer would it be seen as an unprofitable burden but as a valuable asset. Once more the canal was in use year-round, from winter games to summer boating.

At the canal's 100th anniversary in 1932, it had faced the threat of demolition. This year, for its 150th anniversary, the festivities will be grander than those held when construction was completed in 1832.

C'est en 1889 que le Parlement créa une commission chargée d'apporter des améliorations au canal (*Ottawa Improvement Commission*). Celle-ci fit construire une belle promenade sur les terres qui appartenaient aux magasins militaires, entre l'avenue Laurier et la ferme expérimentale. Un petit parc fut aménagé à Patterson Creek, près du l'avenue Clemow : on peut y voir un kiosque pseudo-oriental, au style lourdement chargé, édifié sur une île artificielle dans le cours d'eau. Il faut ajouter que le caractère surchargé de cette réalisation et de plusieurs autres projets souleva de profondes critiques de la part de Frederick Todd Olmstead, un architecte-paysagiste américain dont on avait sollicité les conseils sans les retenir.

En 1900, beaucoup de gens pensaient que le canal Rideau était un moyen de transport dépassé. Les plaintes des propriétaires riverains dont les terres étaient régulièrement inondées ne cessaient de s'élever, tandis que les recettes d'exploitation du canal diminuaient constamment. En 1877, Alexander Mackenzie, alors premier ministre, déclara aux Communes que le canal n'était « ni utile, ni esthétique ». Le Canadien Pacifique et la ville d'Ottawa firent donc des propositions, en 1914, afin de mettre un terme à toute navigation sur le canal, à Ottawa.

Il n'en reste pas moins que le canal devait survivre. En raison de la Dépression et de la Seconde Guerre mondiale, on n'eut en effet ni le temps ni l'argent nécessaires pour le démolir : ce fut là sa planche de salut. Avec la prospérité de l'après-guerre et l'intérêt tout nouveau porté aux sports de plein air ainsi qu'au maintien de bonnes conditions physiques, le canal a repris de l'importance pour les gens habitant dans ses environs. Les perspectives quant à l'avenir du canal étaient à nouveau redevenues brillantes en l'espace de quelques années seulement : jamais plus on ne le considérerait comme un boulet qu'il faut traîner ; au contraire, il serait dorénavant perçu comme un véritable atout utilisable toute l'année, que ce soit pour le plaisir des jeux d'hiver ou celui de la navigation estivale. En 1932, au moment de son centième anniversaire, on le promettait à la démolition, mais, pour son cent-cinquantième anniversaire, en 1982, les festivités seront encore plus grandes que celles qui marquèrent son inauguration.



84 *The Rideau King* near Chaffeys Lock, ca. 1910.

Photographer unknown

National Photography Collection. J.M. Mills Collection.
Negative No. C-9417

The Rideau King passes bystanders and a camper's tent on the banks of the canal near Chaffeys Lock.

84. *Le Rideau King* près de Chaffeys Lock, vers 1910.

Photographe inconnu

Collection nationale de photographies. Collection
J.M. Mills. Négatif n° C-9417.

Le Rideau King dépasse des spectateurs et une tente de campeurs sur les berges du canal près de Chaffeys Lock



85. The steamer *D.C. West*, built in 1874 at Kingston, shown near the locks at Jones Falls, ca. 1880.

By W.J. Topley.

National Photography Collection. W.J. Topley Collection. Negative No. PA-8829.

85. Le vapeur *D.C. West*, construit à Kingston en 1874, près des écluses à Jones Falls, vers 1880.

Par W.J. Topley.

Collection nationale de photographies. Collection W.J. Topley. Négatif n° PA-8829.



86. View of the locks and Hotel Kenney at Jones Falls, ca. 1880.

By the Canadian Stereoscopic View Co.

National Photography Collection. Ralph Greenhill Collection. Negative No. C-47054.

86. Vue des écluses et de l'hôtel Kenney à Jones Falls, vers 1880.

Par la Canadian Stereoscopic View Co.

Collection nationale de photographies. Collection Ralph Greenhill. Négatif n° C-47054.

The Brockville, Westport and North-Western Railway

A SHORT DESCRIPTION OF
THE RAILWAY AND THE
LAKES REACHED BY IT

A Guide

TO THE

Picturesque Rideau
Beverly, Charleston
Newboro and Wolf
Lakes and Jones Falls

LAKES
CANOE ROUTES

Camping, Fishing and
Summer Resorts

Points of interest to the Tourists who may take a
Fishing Trip or Canoe Cruise on these charming and
picturesque Lakes, with illustrations of interesting
places and scenes, and information regarding Fish,
Guides, Rates, Distances, Hotels and General Facilities

W. J. CURLE, Superintendent
Head Office, Brockville, Ontario

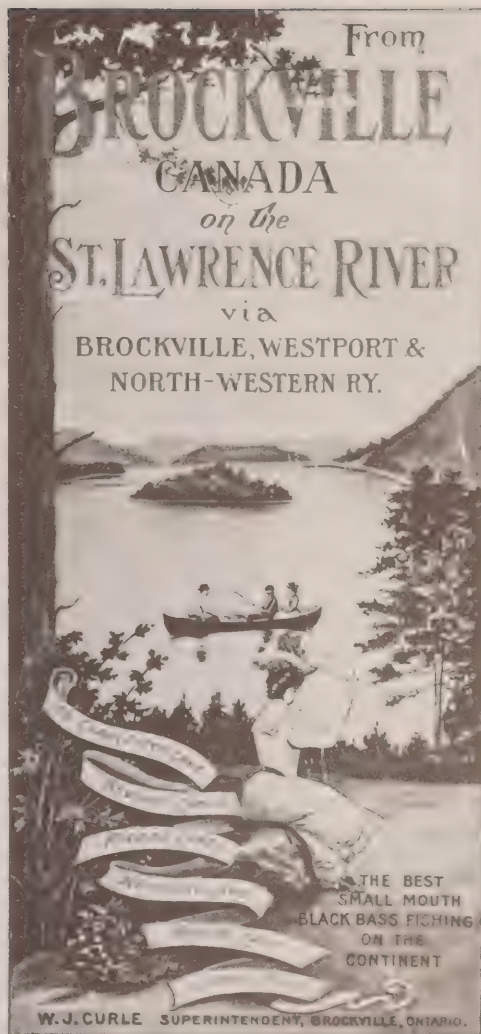
Brockville is most easily and comfortably reached
from the East, West or South via Morristown, New
York, on the St. Lawrence River, and the



WYNKOPF HALLENBECK CRAWFORD CO., NEW YORK.

87. Brochure issued by Brockville, Westport and North-Western Railway re tourist attractions in Rideau Lakes region, ca. 1900-1903.

Federal Archives Division. Records of Canadian National Railways, RG 30, vol. 10757.



87. Brochure publicitaire de la Brockville, Westport and North-Western Railway concernant les attractions touristiques des lacs Rideau, vers 1900-1903.

Division des archives fédérales. Archives des Chemins de fer nationaux du Canada (RG 30), vol. 10757

George E. Kidd.

Secretary to

OFFICES: OTTAWA CHAMBERS OTTAWA CANADA

CAR & ADDRESS P. 25

Ottawa, Ont. September 12, 1900

Collingwood Schreiber, Esq., J. H. G.

Dep. Min. Railways & Canals.

Dear Sir:

During this week the Rideau Lakes Company have had some of the leading officers of the New York Central Railway Co. over the lakes route, and have made arrangements with that company to advertise in their folders or advertising books, the Rideau Lakes as a summer resort and sporting ground. It is important that the Rideau Lakes Company should have a copy of the best map in the Government's possession in order that they may photograph it or make a reduced map for advertising purposes. This is an important matter to Eastern Canada, and is one well worthy of all the expenditure by the Government of making the map in order that the Lakes Company may have it reduced and published during the coming winter. The managing director intends going to New York about the middle of October, and the Company would consider it a great favor if you would either have some officer of your department make a copy of the map selected by me, or entrust it to the officials of the Interior Department who have kindly consented to make the map required. The expenditure of advertising via the means of making a large tourist travel over the Rideau Canal and Lakes during the next and following summers, and the Government would be well repaid for any

expenditure they may incur. I have the honor to remain

Yours truly,

88. Letter from George Kidd to Collingwood Schreiber, Deputy Minister of Railways and Canals, 12 September 1900.

Federal Archives Division. RG 43, vol. 1016, file 179541.

This letter concerns the New York Central Railway Company's plan to advertise the Rideau Lakes as a summer resort and sporting ground.

88. Lettre de George Kidd à Collingwood Schreiber, sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, 12 septembre 1900.

Division des archives fédérales. RG 43, vol. 1016, dossier 179541.

Cette lettre concerne le projet de la New York Central Railway Company de faire la publicité des lacs Rideau comme lieux privilégiés pour des activités sportives ou des vacances estivales.

Rideau Lakes Navigation Company.

TIME-TABLE STRS. "JAMES SWIFT" AND "RIDEAU QUEEN."

STR. "JAMES SWIFT."

LEAVE (read down).		ARRIVE (read up).
Tuesday and Friday	1.00 p.m.	Kingston . . . 7.00 a.m.
	2.00 "	Kingston Mills 4.45 "
	4.00 "	Washburn . . . 3.30 "
	4.30 "	Brewers' Mills. 2.30 "
	5.30 "	Seeley's Bay . . 2.00 "
	6.30 "	Jones' Falls . . 12.45 " { Tuesday
	7.45 "	Davis' Lock . . 12.00 " & Friday
	8.00 "	Chaffey's Lock 11.45 p.m.
	9.00 "	Newboro . . . 10.45 "
	9.30 "	Westport . . . 10.15 "
	10.30 "	Portland . . . 8.45 "
	12.00 "	Oliver's Ferry. 7.30 "
Wednesday } Arrive	2.00 a.m.	Smith's Falls 6.00 "
& Saturday } Leave	4.00 "	
	6.15 "	Kilmarnock . . 3.30 "
	7.15 "	Merrickville. 1.45 "
	9.15 "	Burritt's Rapids 12.30 "
	10.15 "	Beckett's Bridge 11.30 a.m.
	11.15 "	Lindsay Wharf 10.30 "
	12.15 p.m.	Manotick 9.30 "
Arrive	3.45 "	Ottawa . Leave 6.00 " { Monday & Thursday

STR. "RIDEAU QUEEN."

Monday & Thursday }	Leave 7.00 a.m.	Kingston . . .	Arrive { Wednesday & Saturday
			6.00 p.m.
Tuesday & Friday }	Arrive 6.00 "	Ottawa . . .	Leave { Tuesday & Friday
			3.00 p.m.

Intermediate time-table for "Rideau Queen" furnished later on.
Right reserved to change above time-table without notice.

CONNECTIONS: At Kingston—R. & O. Nav. Co., 1000 Island S. B. Co., Lake Ont. & Bay of Quinte Steamboat Co., G. T. R. K. & P. R., and all the lake steamers; at Ottawa—Ottawa River Nav. Co. steamers for Montreal; C. P. R., C. A. R., O. & N. Y. R., O. & P. S. R.

Fare—Kingston to Ottawa, \$3.00; Return, \$5.00.

Meals and berth extra. Children five years old and under twelve, half fare; twelve years and over, full fare. No half-fare ticket issued unless accompanied by at least one full ticket. Children occupying a chair at the table will be charged full fare for meals. All tickets sold must be at full tariff rates, and agents must invariably fill in the amount on the ticket. Purser have instructions to collect differences in all cases where this rule is violated.

...USE BOVRIL...

89. Pamphlet printed for the Ottawa River Navigation Company in 1901, showing the timetable of the *James Swift* and the *Rideau Queen*.

Public Archives Library. From *Snapshots on the Ottawa and Rideau Lakes* . . . by the Ottawa River Navigation Company; Montreal: Desbarats, 1901, p. 54.

89. Brochure publicitaire de l'Ottawa River Navigation Company, en 1901, comportant l'horaire du *James Swift* et du *Rideau Queen*.

Bibliothèque des Archives publiques. Tiré de *Snapshots on the Ottawa and Rideau Lakes* . . . par l'Ottawa River Navigation Company (Montréal, Desbarats, 1901), p. 54.



90. *The Rideau King*, a 107-foot steamer built in Kingston in 1893, journeys along the Rideau Canal, ca. 1910.

Photographer unknown.

National Photography Collection. H. Watson Collection. Negative No. C-17366.

90. *Le Rideau King*, un vapeur de 107 pieds de long construit à Kingston en 1893, lors d'un voyage sur le canal Rideau, vers 1910.

Photographe inconnu.

Collection nationale de photographies. Collection H. Watson. Négatif n° C-17366.

RIDEAU LAKES ROUTE

CLAYTON, N.Y., KINGSTON AND OTTAWA, ONT.



Rideau Lakes Navigation Coy's Steamers will run during the season of navigation as follows:

FROM MAY 1ST TO JUNE 25TH AND FROM SEPT 7TH TO NOV 1ST

Steamer leaves Kingston Monday and Thursday at 6 A.M., leaves Ottawa Tuesday and Friday at 2 P.M.

FROM JUNE 25TH TO SEPTEMBER 7TH

Steamer leaves Clayton, N.Y., Tuesday, Wednesday and Friday, 9 P.M., and Sunday at 5 P.M.; leaves Kingston Monday, Wednesday, Thursday and Saturday, 6 A.M.; leaves Ottawa Tuesday, Thursday and Friday at 2 P.M. N.B.: The Saturday boat leaving Kingston at 6 A.M. only goes as far as Smith's Falls.

THE MOST POPULAR TOURIST ROUTE IN CANADA AND THE SPORTSMAN'S PARADISE

91. Poster entitled *Rideau Lakes Route: Clayton, N.Y., Kingston and Ottawa, Ontario*, published for the Rideau Lakes Navigation Co., ca. 1910.

Photographer unknown.

National Photography Collection. H.T. Pammett Collection. Negative No. PA-125122.

91. Affiche intitulée *Rideau Lakes Route : Clayton, N.Y., Kingston and Ottawa, Ontario* [Route des lacs Rideau : Clayton (New York), Kingston et Ottawa (Ontario)], publiée pour la Rideau Lakes Navigation Company, vers 1910.

Photographe inconnu

Collection nationale de photographies. Collection H.T. Pammett. Négatif n° PA-125122

SAND LAKE.

Sand Lake, which we now enter, is from one to three miles wide, is one of the loveliest of the whole Rideau chain, with its bay indented shores and its pretty island vistas, while to the angler it has the additional attraction of yielding to his skilful handling of rod and reel very large and game specimens of black bass. From Sand Lake we pass into Lake Opinicon, with its labyrinthian passages, through which the steamer's course winds, and, like Sand Lake, the great abundance of black bass and other fish has made Opinicon a favorite with the fishermen.



HOTEL KENNEY

THOMAS KENNEY, Proprietor
J. A. KENNEY, Manager

Jones' Falls, Ontario, Canada

THIS Hotel with its "Annex" is the largest and most modern Hotel on the Rideau Lakes. It is situated on the water's edge between Whitefish and Sand Lakes, and in the very midst of the best Bass fishing this section affords. Its large airy rooms, single and en suite, broad, cool piazzas, excellent cuisine, modern sanitary arrangements, hot and cold water baths, make it a comfortable and home-like hotel. Experienced guides, good boats and live bait always on hand.

RATES, \$2.00 to \$3.00 PER DAY.

Weekly rates and booklets cheerfully furnished upon application.

OPEN MAY 1st TO NOVEMBER 1st.

Telegraph and Long Distance Telephone Connection.

92. Page from a pamphlet printed for the Rideau Lakes Navigation Company.

Public Archives Library. From *Rest and Sport among the Rideau Lakes, season 1914*, by the Rideau Lakes Navigation Company; Kingston: Jackson Press, 1914, p. 18.

The Hotel Kenney is described as having "cool piazzas" and "the best bass fishing."

92. Page d'une brochure de la Rideau Lakes Navigation Company.

Bibliothèque des Archives publiques. Tiré de *Rest and Sport among the Rideau Lakes, season 1914*, par la Rideau Lakes Navigation Company (Kingston, Jackson Press, 1914), p. 18.

L'hôtel Kenney comporte de « fraîches vérandas » et « les meilleurs emplacements pour la pêche à la perche ».

Chanoa 9th Sept 1876

F. Brown Esq
Secretary of the
Department of Public Works,
Ottawa

Sir

Being desirous of obtaining for the coming winter the right to open a rink on the Canal Basin I hereby apply to you for that privilege and beg to submit to you the names of the following gentlemen as referees viz Hon Jas Dickson, Esq, Mr Grant and Mr Sweetland, and others if necessary

I might mention to you that I was granted this privilege had a rink on the Basin in question for two winters i.e. the winters of 1874-75 and 1875-76 but owing to a dispute with other applicants I did not open a rink last winter.

Trusting you will receive my application favorable

I beg to remain
Your most obedt servant
Fred^r Fooks

P.O. Box 128
Chanoa

93. Letter from Fred Fooks to F. Brown, Secretary, Department of Railways and Canals, 9 September 1876, applying for permission to erect a skating rink on the canal basin.

Federal Archives Division. RG 11, vol. 482, docket No. 61813.

Mr. Fooks had made a skating rink there several years before.

94. Lettre de Fred Fooks à F. Brown, secrétaire au ministère des Chemins de fer et Canaux, dans laquelle il demande la permission de construire une patinoire sur le bassin du canal, 9 septembre 1876.

Division des archives fédérales. RG 11, vol. 482, bordereau n° 61813.

M. Fooks avait déjà construit une patinoire au même endroit il y a quelques années.

Rideau Canal Police
Ottawa June 20 93

Dear Sir

With the advent of hot weather the ^{bathing} nuisance has commenced along the Canal Banks on the city side & considerable have been made some of them & some bathing within the canal, even behaving indecently when ladies in row boat are passing, thus preventing a great many people from using the canal for pleasure. This canal would I think be easily stopped if you could detail a policeman in plain clothes to occasionally walk along the canal banks as far as Bow's Swamp & down even to the river & bathe in the canal. They must do so in suitable places & at suitable times when water is passing.

Wm W. W. the Mayor
Ottawa

J. A. W. H.
S. C. H.

Rideau Canal Police
Ottawa June 20 93

Dear Sirs

It is a nuisance to have people bathing in the canal & allow a nuisance to be committed as the boat rescue men under such circumstances are not allowed to boys to trespass & use the rescue outfit for swimming in the canal. It is a nuisance to have people bathing in the canal & exposing their persons much to the annoyance & disgust of persons boating in the canal or driving on the banks. Having men in charge of the Timmer in your employ, this practice can easily be stopped & would ask you to give the necessary orders. I am writing to the Mayor on this subject also.

Thos. May & Co
Leather dealers &c
Ottawa

Yours truly
J. A. W. H.
S. C. H.

95. Two letters dated 20 June 1893, written by A.T. Phillips, superintending engineer, Rideau Canal.

Federal Archives Division. RG 43, vol. 2010, excerpts from pp. 38-39 in letterbook.

The letters express concern about nude bathing in the canal, and request a police patrol to prevent it.

95. Deux lettres du 20 juin 1893, d'A.T. Phillips, ingénieur en chef du canal Rideau.

Division des archives fédérales. RG 43, vol. 2010, extraits tirés des p. 38-39 d'un recueil de lettres.

Phillips demande une patrouille policière pour prévenir le nudisme sur les berges du canal.

July 25, 1909.

Sir:

It has been reported to me that you got the power of a motor boat which you have placed on the Rideau Canal, and which you were said to have been running at a high rate of speed, i.e. in excess of the speed permitted by the Canal Regulations, i.e. six miles per hour.

Although ignorance of the Canal Regulations will not be accepted as an excuse by the Dept. of Public Works and Roads, and I am unwilling to take summary action against you without first giving you fair warning.

Therefore I wish to draw your attention to Article 10 of the Canal Regulations 1908, which provides that the owner of any motor boat running at a greater speed than six miles ^{per hour} through any part of the Rideau Canal, is subject to a fine of \$20.00 for each and every offence.

You will therefore be good enough to govern yourself accordingly.

Yours truly,

Super. Engineer.

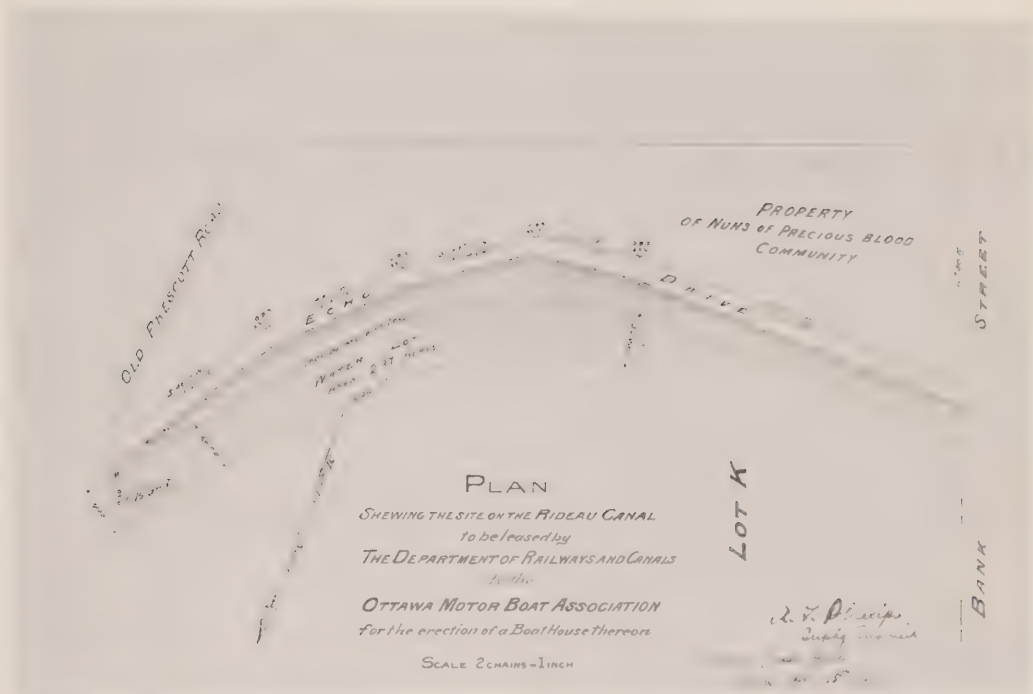
Edgar D. Dev, Esq.,
Central Post & Telegraph Office,
115-114 Bank Street,
Ottawa.

⁹⁵ Form letter from Superintending engineer, Rideau Canal, to Edgar Dev, 25 July, 1909, warning motor-boat operators of a \$20 fine for exceeding 6 m.p.h. on the canal.

Federal Archives Division, RG 43, vol. 2015, p. 182.

⁹⁶ Circulaire de l'ingénieur en chef du canal Rideau à Edgar Dev, le 25 juillet 1909, signalant aux conducteurs de bateaux à moteur que toute vitesse supérieure à 6 milles à l'heure entraînerait une amende de \$20.

Division des archives fédérales, RG 43, vol. 2015, p. 182.



97. Plan showing the site on the Rideau Canal leased on 25 April 1912 to the Ottawa Motor Boat Association for construction of a boathouse.

Federal Archives Division. Records of the Privy Council Office. RG 2, Series 1. Plan accompanying Order in Council, PC 982, 25 April 1912.

The lease provided the association with 2.37 acres of canal frontage opposite the exhibition grounds in Ottawa.

97. Plan de l'emplacement, sur le canal Rideau, loué le 25 avril 1912, à l'Ottawa Motor Boat Association, pour construire un hangar à bateaux.

Division des archives fédérales. Archives du Bureau du Conseil privé (RG 2), Série 1. Plan joint au décret du Conseil C.P. 982, 25 avril 1912.

Cet emplacement, de 2,37 acres de terrain, était situé sur la rive opposée aux terrains d'exposition, à Ottawa.

RIDEAU CANAL.

WAY PASS.

No 112

Lock Station, July 11th 1906

LET PASS the

Yacht "Sun" of Presqueville

laden with

Friends

owner or master

J. H. Malchou from New York City

to Presqueville

Amount collected \$.....

J. H. Malchou Lockmaster.

98. "Let Passes", ca. 1900-1912.

Federal Archives Division. RG 43, vols. 1857 and 1879.

The passes were issued free to boats passing through the locks for recreational purposes and are displayed with a Declaration of Cargo form. One owner listed his cargo as "loaded with pleasure."

98. Laissez-passer, vers 1900-1912.

Division des archives fédérales. RG 43, vol. 1857 et 1879.

Les laissez-passer étaient délivrés gratuitement pour la navigation de plaisance. Ils sont exposés ici avec une formule de déclaration de cargaison. Un propriétaire décrit sa cargaison comme étant celle du « plaisir ».

RIDEAU CANAL.

WAY PASS.

No. 6819

Lock Station, 190

LET PASS the of
laden with Owner or Master

..... from.....

to.....

Amount collected, \$

..... Lockmaster.

OTTAWA

HARTWELLS

HOGSBACK

BLACK RAPIDS

LONG ISLAND

BURRITTS

NICHOLSONS

CLOWE'S

MERRICKVILLE

KILMARNOCK

EDMOND'S

OLD SLY'S

SMITH'S FALLS

COMBINED

SMITH'S FALLS

DETACHED

POONAMALIE

BEVERIDGE'S

NARROWS

NEWBORO'

CHAFFEY'S

DAVIS'

JONES' FALLS

UPPER BREWERS

LOWER BREWERS

KINGSTON MILLS

This Way Pass can only be used as far as the first regular

issued by the Collector. Each Lockman

for pass

made if unused at end of said season. Skiffs and canoes will not b

locked between sundown and sunrise



99. Boathouses on Rideau Canal along the Driveway near Bank Street, Ottawa, ca. 1910.

By W.J. Topley.

National Photography Collection. W.J. Topley Collection. Negative No. PA-9197.

99. Hangars à bateaux sur le canal Rideau, le long de la promenade près de la rue Bank, à Ottawa, vers 1910.

Par W.J. Topley.

Collection nationale de photographies. Collection W.J. Topley. Négatif n° PA-9197



100. Rideau Canoe Club on the Rideau Canal at Fifth Avenue, Ottawa, September 1905.

By W.J. Topley.

National Photography Collection. W.J. Topley Collection. Negative No. PA-9041.

100. Le Rideau Canoe Club, sur le canal Rideau au coin de la 5^e avenue, à Ottawa, septembre 1905.

Par W.J. Topley.

Collection nationale de photographies. Collection W.J. Topley. Négatif n° PA-9041.



101. Canoeing at Hartwells Locks on the Rideau Canal, Ottawa, ca. 1910.

Photographer unknown.

National Photography Collection. Mrs. Ernest Brown Collection. Negative No. C-38462.

101 Canotage aux écluses de Hartwell sur le canal Rideau, Ottawa, vers 1910.

Photographe inconnu.

Collection nationale de photographies. Collection M^{me} Ernest Brown. Négatif n° C-38462.



102. **Bicycling Club in front of the Blockhouse, Merrickville, ca. 1907.**

Photographer unknown.

National Photography Collection. J. Milne Collection.
Negative No. C-53891.

102 *Le Bicycling Club, en face du blockhaus à Merrickville, vers 1907.*

Photographe inconnu.

Collection nationale de photographies. Collection
J. Milne. Négatif n° C-53891.



103. Canoe Club House, Smiths Falls, ca. 1907.

Black and white postcard, photomechanical process
(stamp dated 1907): 88 × 138 mm.

Inscribed in print, recto b.: *SMITH'S FALLS, ONT.
CANOE CLUB HOUSE.*

Picture Division. Negative No. C-116547.

103. Le cercle du *Canoe Club*, à Smiths Falls, vers 1907.

Carte postale en noir et blanc, procédé photoméca-
nique (estampillée en 1907) : 88 × 138 mm.

Inscription imprimée, recto b. : *SMITH'S FALLS, ONT.
CANOE CLUB HOUSE.*

Division de l'iconographie. Négatif n° C-116547.



104. **Kingston Mills, ca. 1893-1907**

Coloured post card, photomechanical process:
89 × 137 mm.

Inscribed in print, recto u.l.: *KINGSTON MILLS.*
KINGSTON, CANADA.

Picture Division. Negative No. C-116539.

Picnickers beside the lock at Kingston Mills.

104. **Kingston Mills, vers 1893-1907.**

Carte postale en couleurs, procédé photomécanique :
89 × 137 mm.

Inscription imprimée, recto h.g. : *KINGSTON MILLS.*
KINGSTON, CANADA.

Division de l'iconographie. Négatif n° C-116539.

Pique-niqueurs près de l'écluse à Kingston Mills.



105 Camping near the canal at Kingston Mills, September 1913.

By H.J. Woodside.

National Photography Collection. H.J. Woodside Collection. Negative No. PA-16802.

The camp was equipped with stove, suitcases and flag.

105 Camping près du canal à Kingston Mills, septembre 1913.

Par H.J. Woodside.

Collection nationale de photographies. Collection H.J. Woodside. Négatif n° PA-16802.

L'équipement du camp comprend un poêle, des valises et un drapeau.



106. **The steamer *Ottawan* in the locks at Ottawa, 1912.**

By W.J. Topley.

National Photography Collection. W.J. Topley Collection. Negative No. PA-10370.

106. **Le vapeur *Ottawan*, dans une des écluses à Ottawa, 1912.**

Par W.J. Topley.

Collection nationale de photographies. Collection W.J. Topley. Négatif n° PA-10370.



107. Deserted Mill and Falls, Kingston Mills, 20 May 1913.

By J. Boyd.

National Photography Collection. J. Boyd Collection.
Negative No. PA-61026.

107. Chutes et moulin abandonné, à Kingston Mills, 20 mai 1913.

Par J. Boyd

Collection nationale de photographies. Collection
J. Boyd. Négatif n° PA-61026.



108. Dominion Day Boat Parade, 1 July 1979.

By E. Richter.

National Capital Commission. Negative No. PA-128743.

108 Parade nautique pour la fête de la Confédération, 1^{er} juillet 1979.

Par E. Richter

Commission de la Capitale nationale. Négatif
n° PA-128743.



109. **Winterlude, February 1982.**

Public Archives of Canada.

109. **Bal de neige, février 1982.**

Archives publiques du Canada.

Notes

1. Sir James Alexander, *Transatlantic Sketches*, 2 vols. (London, 1833), vol. II, pp. 184–185.
2. Edward F. Bush, *Commercial Navigation on the Rideau Canal 1832–1961* (Ottawa, 1977), p. 65.
3. John Mactaggart, *Three Years in Canada*, 2 vols. (London, 1829), vol. I, pp. 54–55.
4. Alexander, *Transatlantic Sketches*, vol. II, pp. 181–182.
5. Kingston Chronicle, 3 November 1826, p. 2.
6. George Henry Hume, *Canada, As It Is* (New York, 1832), p. 60.
7. Mactaggart, *Three Years*, vol. II, p. 243.
8. Kingston Chronicle, 3 November 1826, p. 2.
9. William Bell Diaries (Kingston: Queens University Archives), vol. 8, p. 28.
10. Michael Cross, “The Shiners’ War: Social Violence in the Ottawa Valley in the 1830s,” *Canadian Historical Review*, vol. 54, 1973, p. 5.
11. Alexander, *Transatlantic Sketches*, vol. II, p. 182.

Notes

1. Sir James Alexander, *Transatlantic Sketches* (2 vol., Londres, 1833), vol. II, p. 184–185.
2. Edward F. Bush, *Commercial Navigation on the Rideau Canal, 1832–1961* (Ottawa, 1977), p. 65.
3. John Mactaggart, *Three Years in Canada* (2 vol., Londres, 1829), vol. I, p. 54–55.
4. Sir James Alexander, *op.cit.*, vol. II, p. 181–182.
5. *Kingston Chronicle*, 3 novembre 1826, p. 2.
6. George Henry Hume, *Canada, As It Is* (New York, 1832), p. 60.
7. John Mactaggart, *op.cit.*, vol. II, p. 243.
8. *Kingston Chronicle*, 3 novembre 1826, p. 2.
9. *William Bell Diaries* (Kingston, Queens University Archives), vol. 8, p. 28.
10. Michael Cross, *The Shiners’ War: Social Violence in the Ottawa Valley in the 1830s*, dans *Canadian Historical Review*, vol. 54, 1973, p. 5.
11. Sir James Alexander, *op. cit.*, vol. II, p. 182.

11. William L. Mackenzie, *Sketches of Canada and the United States* (London, 1833), p. 320.
12. William L. Mackenzie, *Sketches of Canada and the United States* (Londres, 1833), p. 320.
13. Mary Durnford, *Family Recollections of General Elias W. Durnford* (Montreal, 1863), p. 133.
14. Mary Durnford, *Family Recollections of General Elias W. Durnford* (Montréal, 1863), p. 133.
15. Edward F. Bush, *The Builders of the Rideau Canal* (Ottawa, 1976), p. 78.
16. Edward F. Bush, *The Builders of the Rideau Canal* (Ottawa, 1976), p. 78.
17. Minutes of evidence by Sir Charles Ogle, in *British Parliamentary Papers*, vol. 6, *Reports, Correspondence and Papers Relating to Canada 1825-1832* (Shannon: Irish University Press, 1970), p. 351.
18. Compte rendu du témoignage de Sir Charles Ogle, *British Parliamentary Papers*, vol. 6 : *Reports, Correspondence and Papers Relating to Canada 1825-1832* (Shannon, Irish University Press, 1970), p. 351.
19. Canada, Parliament, *Canada Canal Communications* (House of Commons, 1831), No. 123, Lt. Col. By to Gen. Mann, 15 March 1830.
20. Canada, Parlement du, *Canada Canal Communications* (Chambre des communes, 1831), n° 123, lieutenant-colonel By au général Mann, 15 mars 1830.
21. John B. Heisler, *The Canals of Canada* (Ottawa, 1973), p. 57.
22. John B. Heisler, *Les canaux du Canada* (Ottawa, 1973), p. 57.
23. Bush, *Commercial Navigation on the Rideau Canal*, p. 159.
24. Edward F. Bush, *Commercial Navigation on the Rideau Canal*, p. 159.
25. PAC RG 11, Series III, vol. 35, p. 57043, Annual Report, Rideau Canal, 1861.
26. Archives publiques du Canada (APC), APC, RG 11, Série III, vol. 35, p. 57043, *Rapport annuel*, Canal Rideau, 1861.
27. PAC RG 43 B4(a) vol. 211, Wise to Jones, 12 August 1890.
28. APC, RG 43, B 4(a), vol. 211, Wise à Jones, 12 août 1890.
29. Judith Tulloch, *The Rideau Canal, 1832-1914* (Ottawa, 1975), p. 164.
30. Judith Tulloch, *The Rideau Canal, 1832-1914* (Ottawa, 1975), p. 164.
31. William H.G. Kingston, *Western Wanderings Or a Pleasure Tour in the Canadas*, 2 vols. (London, 1856), vol. II, pp. 67-68.
32. William H.G. Kingston, *Western Wanderings Or a Pleasure Tour in the Canadas* (2 vol., Londres, 1856), vol. II, p. 67-68.
33. Rideau Lakes Navigation Company, *Rest and Sport among the Rideau Lakes* (Kingston, 1914), p. 5.
34. Rideau Lakes Navigation Company, *Rest and Sport among the Rideau Lakes* (Kingston, 1914), p. 5.
35. PAC RG 43, B 4(a) vol. 223, Phillips to Jones, 25 February 1910.
36. APC, RG 43, B 4(a), vol. 223, Phillips à Jones, 25 février 1910.

Bibliography

Alexander, Sir James Edward, *Transatlantic Sketches*. London: R. Bentley, 1833. 2 vols.

Bond, Courtney C.J., *City on the Ottawa*. Ottawa: National Capital Commission, 1965.

Bond, Courtney C.J., *The Ottawa Country*. Ottawa: National Capital Commission, 1968.

British Parliamentary Papers, vol. 6, *Reports, Correspondence and Papers Relating to Canada 1825–1832*. Shannon: Irish University Press, 1970.

Bush, Edward F., *The Builders of the Rideau Canal, 1826–1832*. Ottawa: Manuscript Report Number 185, National Historic Parks and Sites Branch, Parks Canada, Department of Indian and Northern Affairs, 1976.

Bush, Edward F., *Commercial Navigation on the Rideau Canal, 1832–1961*. Ottawa: Manuscript Report Number 247, National Historic Parks and Sites Branch, Parks Canada, Department of Indian and Northern Affairs, 1977.

Connolly, Thomas W.J., *The History of the Corps of Royal Sappers and Miners*. London: Longman, Brown, Green and Longmans, 1855. 2 vols.

Bibliographie

ALEXANDER, Sir James Edward. *Transatlantic Sketches*. Londres, R. Bentley, 1833. 2 vol.

BOND, Courtney C.J. *Ville sur l'Outaouais*. Ottawa, Commission de la Capitale nationale, 1965.

BOND, Courtney C.J. *Le pays de l'Outaouais*. Ottawa, Commission de la Capitale nationale, 1968.

British Parliamentary Papers, vol. 6 : *Reports, Correspondence and Papers Relating to Canada 1825–1832*. Shannon, Irish University Press, 1970.

BUSH, Edward F. *The Builders of the Rideau Canal, 1826–1832*. Coll. « Manuscript Report », n° 185, Ottawa, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, ministère des Affaires indiennes et du Nord, 1976.

BUSH, Edward F. *Commercial Navigation on the Rideau Canal, 1832–1961*. Coll. « Manuscript Report », n° 247, Ottawa, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, ministère des Affaires indiennes et du Nord, 1977.

CONNOLLY, Thomas W.J. *The History of the Corps of Royal Sappers and Miners*. Londres, Longman, Brown, Green and Longmans, 1855. 2 vol.

Craig, Gerald M., ed. *Early Travellers in the Canadas, 1791-1867*. Toronto: The MacMillan Company of Canada Limited, 1955.

Cross, Michael K., "The Shiners War: Social Violence in the Ottawa Valley in the 1830s," *Canadian Historical Review*, vol. 54, Toronto: 1973, pp. 1-26.

Durnford, Mary, *Family Recollections of Lieut. General Elias Walker Durnford*. Montreal: John Lovell, St. Nicholas Street, 1863.

Durnford, Hugh, *Heritage of Canada*. Montreal: Reader's Digest Association (Canada) Ltd., 1978.

George, A.V., *The Rideau Corridor, 1832-98*. Unpublished M.A. thesis, Queens University, 1970.

Heisler, John P., *The Canals of Canada*. Ottawa: Occasional Papers No. 8, Canadian Historic Sites, Department of Indian and Northern Affairs, 1973.

Humphreys, Barbara A., *The Architectural Heritage of the Rideau Corridor*. Ottawa: Occasional Papers No. 10, Canadian Historic Sites, Department of Indian and Northern Affairs, 1974.

Kingston, William H.G., *Western Wanderings, Or a Pleasure Tour in the Canadas*. London: Chapman and Hall, 1856. 2 vols.

Legget, Robert, *Rideau Waterway*. Toronto: University of Toronto Press, 1955.

Lett, William P., *Recollections of Bytown and its Inhabitants*. Ottawa, 1873.

Mactaggart, John, *Three Years in Canada: An Account of the Actual State of the Country in 1826-7-8*. London: H. Colburn, 1829. 2 vols.

Ottawa River Navigation Company, *Snapshots on the Ottawa and Rideau Lakes*. Montreal: Desbarats, 1901.

Ontario. Department of Energy and Resources Management, *History of the Rideau Waterway*. Toronto: 1970.

Rideau Lakes Navigation Company, *Rest and Sport among the Rideau Lakes, season 1914*. Kingston: Jackson Press, 1914.

Shortt, Edward, ed., *Perth Remembered*. N.P., 1967.

Snyder, Marsha, *Nineteenth Century Industrial Development in the Rideau Corridor*. Ottawa: Manuscript Report Number 215, National Historic Parks and Sites Branch, Parks Canada, Department of Indian and Northern Affairs. 1977.

CRAIG, Gerald M., éd. *Early Travellers in the Canadas, 1791-1867*. Toronto, The MacMillan Company of Canada Limited, 1955.

CROSS, Michael K. « The Shiners War: Social Violence in the Ottawa Valley in the 1830s », dans *Canadian Historical Review*, vol. 54, Toronto, 1973, p. 1-26.

DURNFORD, Mary. *Family Recollections of Lieut. General Elias Walker Durnford*. Montréal, John Lovell, St. Nicholas Street, 1863.

DURNFORD, Hugh. *Heritage of Canada*. Montréal, Reader's Digest Association (Canada) Ltd., 1978.

GEORGE, A.V. *The Rideau Corridor, 1832-98*. Thèse de maîtrise inédite. Université Queens, 1970.

HEISLER, John P. *Les canaux du Canada*. Coll. « Cahiers occasionnels », n° 8, Ottawa, Sites historiques du Canada, ministère des Affaires indiennes et du Nord, 1973.

HUMPHREYS, Barbara A. *The Architectural Heritage of the Rideau Corridor*. Coll. « Cahiers occasionnels », n° 10, Ottawa, Sites historiques du Canada, ministère des Affaires indiennes et du Nord, 1974.

KINGSTON, William H.G. *Western Wanderings, Or a Pleasure Tour in the Canadas*. Londres, Chapman and Hall, 1856. 2 vol.

LEGGET, Robert. *Rideau Waterway*. Toronto, University of Toronto Press, 1955.

LETT, William P. *Recollections of Bytown and its Inhabitants*. Ottawa, 1873.

MACTAGGART, John. *Three Years in Canada: An Account of the Actual State of the Country in 1826-7-8*. Londres, H. Colburn, 1829, 2 vol.

OTTAWA RIVER NAVIGATION COMPANY. *Snapshots on the Ottawa and Rideau Lakes*. Montréal, Desbarats, 1901.

ONTARIO. Department of Energy and Resources Management. *History of the Rideau Waterway*. Toronto, 1970.

RIDEAU LAKES NAVIGATION COMPANY. *Rest and Sport among the Rideau Lakes, season 1914*. Kingston, Jackson Press, 1914.

SHORTT, Edward, éd. *Perth Remembered*. s.l., 1967.

SNYDER, Marsha. *Nineteenth Century Industrial Development in the Rideau Corridor*. Coll. « Manuscript Report », n° 215, Ottawa, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, ministère des Affaires indiennes et du Nord, 1977.

Ten Cate, Adrian G., *The Rideau, A Pictorial History of the Waterway*. Brockville: Besancourt Publishers, 1981.

Tulloch, Judith, *The Rideau Canal, 1832-1914*. Ottawa: Manuscript Report Number 177, National Historic Parks and Sites Branch, Parks Canada, Department of Indian and Northern Affairs, 1975.

TEN CATE, Adrian G. *The Rideau, A Pictorial History of the Waterway*. Brockville, Besancourt Publishers, 1981.

TULLOCH, Judith. *The Rideau Canal, 1832-1914*. Coll. « Manuscript Report », n° 177, Ottawa, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, ministère des Affaires indiennes et du Nord, 1975.

Sources of Items in the Exhibition

The Public Archives of Canada

Federal Archives Division

- RG 2, Records of the Privy Council Office
- RG 11, Records of Department of Public Works
- RG 30, Records of Canadian National Railways
- RG 43, Records of Department of Railways and Canals

Manuscript Division

- MG 13, WO 44, War Office (London)
- MG 24, A 40, Sir John Colborne, First Baron Seaton
- MG 24, B 7, Charles Jones Papers
- MG 24, C 37, Alexander McMartin Papers
- MG 24, D 8, Philemon Wright and Family Papers
- MG 24, E 6, John Mactaggart Papers
- RG 1, E 3, Upper Canada: Submissions to the Executive Council on State Matters, 1791-1841
- RG 7, G 1, Records of the Governor General's Office
- RG 8, "C" Series, British Military and Naval Records

National Map Collection

National Photography Collection

Picture Division

Public Archives Library

Sources des œuvres exposées

Archives publiques du Canada

Division des archives fédérales

- RG 2, Archives du Bureau du Conseil privé
- RG 11, Archives du ministère des Travaux publics
- RG 30, Archives des Chemins de fer nationaux du Canada
- RG 43, Archives du ministère des Chemins de fer et Canaux

Division des manuscrits

- MG 13, WO 44, War Office (Londres)
- MG 24, A 40, Sir John Colborne, premier baron Seaton
- MG 24, B 7, Papiers Charles Jones
- MG 24, C 37, Papiers Alexander McMartin
- MG 24, D 8, Papiers Philemon Wright et famille
- MG 24, E 6, Papiers John Mactaggart
- RG 1, E 3, Haut-Canada, Soumissions au Conseil exécutif pour les affaires d'État, 1791-1841
- RG 7, G 1, Archives du Bureau du gouverneur général
- RG 8, Série « C », Archives militaires et navales britanniques

Collection nationale de cartes et plans

Collection nationale de photographies

Department of National Defence Library

National Capital Commission

Public Record Office, London, England

Scottish Record Office

Division de l'iconographie

Bibliothèque des Archives publiques

Bibliothèque du ministère de la Défense nationale

Commission de la Capitale nationale

Public Record Office, Londres, Angleterre

Scottish Record Office





3 1761 11550713 9

Canada